

## **MEMORIA EJECUTIVA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL ANTEPROYECTO DE LA LEY ÓMNIBUS AFECTANDO A LA MODIFICACIÓN DE LA LEY 3/1991, DE 7 DE MARZO, DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID**

Se emite la presente memoria en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid. Este informe sigue el formato de memoria ejecutiva según lo dispuesto en el Decreto 52/2021, de 24 de marzo, antes mencionado en virtud de lo dispuesto en su artículo 6.1, puesto que de la presente propuesta no se derivan impactos económicos, presupuestarios, sociales, sobre las cargas administrativas o análogos apreciables.

Esta memoria consta de los siguientes apartados: ficha del resumen ejecutivo, justificación de la memoria ejecutiva, base jurídica y rango del proyecto normativo, descripción del contenido, oportunidad de la norma, normas que quedan derogadas, impacto presupuestario, impacto por razón de género e impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de personas con discapacidad.

## I. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Consejería / Órgano proponente	CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS – Dirección General de Carreteras	Fecha	OCTUBRE 2021
Título de la norma	ANTEPROYECTO DE LA LEY ÓMNIBUS AFECTANDO A LA MODIFICACIÓN DE LA LEY 3/1991, DE 7 DE MARZO, DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID		
Tipo de Memoria	Extendida <input type="checkbox"/> Ejecutiva <input checked="" type="checkbox"/>		
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
Situación que se regula	Modificación de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid		
Objetivos que se persiguen	Con esta figura se pretende la adaptación de la normativa autonómica a las nuevas necesidades surgidas en el ámbito de las comunicaciones por carreteras, la implementación de instrumentos en materia de seguridad viaria conforme a la legislación viaria estatal y comunitaria así como la regulación <i>ex novo</i> de vías ciclistas para incorporar criterios de movilidad eficiente.		
Principales alternativas consideradas	NO MODIFICACIÓN DE LA NORMA INDICADA		
<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>			
Tipo de norma	LEY DE LA ASAMBLEA		
Estructura de la Norma	La propuesta de la Dirección General de Carreteras, que afecta exclusivamente a la modificación de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, consta de dieciocho apartados.		
Informes recabados	- En el momento de envío de esta memoria, ninguno.		
Trámite de audiencia/Información pública	Pendiente en este momento de tramitación.		
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>			

<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	<p>Esta propuesta se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, cuyo apartado 1.6 atribuye a la Comunidad de Madrid la competencia exclusiva, entre otras de materias, carreteras y caminos cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid.</p> <p>En este sentido, el Decreto 194/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, se atribuye a la Dirección General de Carreteras, entre otras, la competencia para el impulso y elaboración de proyectos de disposiciones de carácter general, en particular de normativa técnica, en las materias propias de su ámbito competencia.</p>	
<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	Efectos sobre la economía en general	Del contenido del proyecto no se deriva incidencia directa sobre la economía en general
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid	<input type="checkbox"/> Implica un gasto:  <input type="checkbox"/> Implica un ingreso.
	La norma tiene un impacto de género	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo

	La norma tiene un impacto de familia, infancia y adolescencia	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
	La norma tiene un impacto en la unidad de mercado	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
<b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b>	Impacto en materia de orientación sexual, identidad o expresión de género	
<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>	NINGUNA	

## **II. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA EJECUTIVA**

De acuerdo a lo establecido en el artículo 6 apartado primero del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, tratándose éste de un proyecto del que no se derivan impactos económicos, presupuestarios, sociales, sobre las cargas administrativas o análogos apreciables, procede la elaboración de la presente memoria ejecutiva.

## **III. OPORTUNIDAD DE LA NORMA**

### **a) Fines y objetivos perseguidos**

En primer lugar, el contenido actual de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid sólo establece 3 tipologías de carreteras: autopistas, autovías y carreteras convencionales. En el caso de las carreteras multicarril (o las doble calzada existentes en la red autonómica) no están recogidas como tal en la ley autonómica y se podrían considerar englobadas en la categoría de carreteras convencionales.

Estas carreteras multicarril o doble calzada, tienen una presencia importante en la red autonómica y, por ello, se propone la modificación de la clasificación de las carreteras del artículo 3 de la Ley, para dar recoger expresamente este nuevo grupo de clasificación de las carreteras.

Además, se revisa la definición de cada uno de los grupos, para adaptarlo a la legislación y recomendaciones en materia de carreteras a nivel estatal, así como su actualización a la realidad de la red actual.

Por último, se han añadido las vías ciclistas pertenecientes a la Red Básica de Vías Ciclistas, su definición, definición de su naturaleza jurídica, uso de las mismas y régimen de ejecución de obras en el dominio público de las mismas.

Por otro lado, es necesario conciliar el planeamiento y desarrollo urbanístico y la ordenación del territorio con el mantenimiento del flujo de tráfico de largo y medio recorrido libre de entorpecimientos que podrían afectar muy negativamente a la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid. Íntimamente relacionado con la seguridad vía se encuentra la necesidad de controlar los accesos a las carreteras. Sin embargo, el desarrollo urbanístico, comercial e industrial viene sometiendo a las carreteras de la Comunidad de Madrid a una presión continua de apertura de nuevas conexiones para facilitar el acceso a desarrollos de todo tipo.

En consecuencia, se considera necesario la modificación de lo dispuesto en los artículos 14, 15 y 16 del actual texto normativo.

Por otro lado, una gestión adecuada de la seguridad vial requiere establecer estrategias a largo plazo que involucren a diferentes órganos competentes, así como planes de actuación de seguridad viaria para garantizar la consecución de objetivos, por lo que mediante esta propuesta se prevé la aprobación de una Estrategia de Seguridad Viaria de la Comunidad de Madrid, regulándose su contenido y procedimiento de elaboración.

Además, a través de la propuesta normativa se han aclarado determinados términos, y concretado determinadas figuras en aras de garantizar una mayor seguridad jurídica en materia de tasas y régimen sancionador, entre otras, así como la simplificación en la tramitación del procedimiento en materia de imposición de sanciones.

Concretamente, en lo que respecta al régimen de infracciones y sanciones, regulado en el capítulo VI, se ha pretende aclarar la tipificación de las infracciones graves y muy graves relativas a la ubicación de cualquier clase de publicidad o carteles informativos sin autorización de la Consejería competente en la materia. En las

infracciones graves, relativa a carteles publicitarios o informativos sin autorización, se ha eliminado el término “visibles” por ser un concepto jurídico indeterminado que dificultaba, en la práctica, la imposición de la sanción, sustituyéndolo por su concreción “fuera de la zona de protección hasta los 100 metros desde el borde exterior de la plataforma”, en adaptación a la delimitación que dispone el Decreto 29/1993, de 11 de marzo. Por su parte, dentro de las infracciones muy graves, concretamente en la zona de dominio público y en la zona de protección, que son aquéllas que suponen mayor peligro para la seguridad de la carretera, se ha añadido la colocación de carteles publicitarios pues su tipificación en la redacción anterior daba lugar a confusión provocando diferentes interpretaciones jurídicas no apropiadas en el ámbito sancionador.

Para una mayor celeridad y eficacia en la tramitación de los procedimientos sancionadores, se ha incorporado la competencia en la Consejería competente en materia de carreteras para la imposición de sanciones por infracciones tipificadas como muy graves, que anteriormente correspondían al Consejo de Gobierno lo que dificultaba y dilataba su tramitación.

Por último, se ha introducido habilitación de la Consejería competente en materia de carreteras para el desarrollo de los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias titularidad de la Comunidad de Madrid.

## **b) Adecuación a los principios de buena regulación**

De acuerdo con el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y el artículo 2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, este reglamento se adecúa a los principios de necesidad, eficiencia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficacia.

Se cumplen los principios de **necesidad y eficacia**, en cuanto, en el sentido enunciado en los párrafos anteriores, se explica la necesidad y fines perseguidos con su aprobación.

Del mismo modo, su adopción responde al principio de **proporcionalidad**, pues resulta imprescindible en términos de coherencia, tanto normativa como técnica, ambiental y social.

Se ha cumplido, igualmente, con el principio de **seguridad jurídica**, dado que esta iniciativa normativa es coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, a fin de generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas.

Por lo que respecta al principio de **transparencia**, en la tramitación de esta disposición se siguen las prescripciones establecidas en la legislación vigente que le es de aplicación. Concretamente, se ha omitido el trámite de consulta pública en virtud de lo previsto en el artículo 5.4 apartados c), d) y e) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, toda vez que el proyecto normativo regula parcialmente una materia, no teniendo además impacto significativo en la actividad económica ni imponiendo obligaciones de relevancia a sus destinatarios.

Deberá realizarse el trámite de información pública, en virtud de lo recogido en el artículo 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en los términos previstos en el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid.

Asimismo, se recabarán los informes requeridos por la normativa vigente.



Por último, el decreto no conlleva **carga administrativa** alguna, entendiéndose como tales todas aquellas tareas de naturaleza administrativa que deben llevar a cabo las empresas y los ciudadanos para cumplir con las obligaciones derivadas de la norma.

### c) **Análisis de las alternativas**

Dado el tiempo transcurrido desde la aprobación de la actual ley de carreteras regional, del año 1991, resulta imprescindible la adaptación de la normativa autonómica a las nuevas necesidades surgidas en el ámbito de las comunicaciones por carreteras, la implementación de instrumentos en materia de seguridad viaria conforme a la legislación viaria estatal y comunitaria así como la regulación *ex novo* de vías ciclistas para incorporar criterios de movilidad.

Por todo lo anterior, la nueva regulación propuesta es imprescindible en términos de coherencia, tanto normativa como técnica, ambiental y social, así como en términos de seguridad jurídica.

Por todo lo expuesto, procede la tramitación de esta propuesta.

## IV. **CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO**

En cuanto a su naturaleza jurídica, se trata de una norma que contiene la modificación parcial de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, con rango igualmente de Ley, y efectos *ad extra*.

El proyecto presentado por este centro directivo **consta de dieciocho apartados**.

El **apartado uno** modifica el artículo 3 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, relativo a la definición y clasificación de las carreteras de la Comunidad de Madrid, a partir del apartado segundo.

El **apartado dos** añade un artículo 4 bis a la Ley 3/1991, de 7 de marzo, recogiendo la definición y fines de la Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid.

El **apartado 3** introduce una nueva letra h) al artículo 7 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, relativo a la necesidad de inclusión en el Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid de la planificación, programación, y diseño de la Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid.

El **apartado cuatro** modifica la redacción del artículo 14.4 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, aclarando a qué debe extenderse la previsión contenida en el mismo relativa al Plan General de Ordenación Urbana, de carácter municipal.

El **apartado cinco** modifica la redacción del artículo 15 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, en sus apartados 1 y 2, ahondando en el contenido de los instrumentos de ordenación urbanística relativo a tramos de carretera que discurran por suelo urbano, variantes, circunvalaciones y conexiones. Asimismo, se contiene la previsión de que el Plan General de Carreteras introduzca especificaciones en las zonas de dominio público y protección en relación con los anteriores, sin que se deban limitarse a los tramos de nueva creación.

El **apartado seis** modifica la redacción del artículo 16 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, definiendo y completando la regulación de los tramos urbanos, los tramos interurbanos, variantes, circunvalaciones y demás conexiones previstas en el artículo precedente.

El **apartado siete** modifica la redacción del artículo 23 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, en aras de clarificar el régimen de la previsión de exacción ya prevista en el texto actualmente vigente.

En el **apartado ocho** añade una nueva sección 5ª en el Capítulo II de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, contenida en un único artículo 23 bis, relativo a la Estrategia de Seguridad Viaria, recogiendo su contenido y procedimiento de elaboración.

El **apartado nueve** se añade un artículo 30 bis, cuyo contenido se refiere a la naturaleza de las vías ciclistas en función de sus características en relación con las carreteras autonómicas, y su consideración o no como bienes de dominio público y/o elementos funcionales de las mismas.

El **apartado diez** se modifica el último párrafo del apartado 3 del artículo 34 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, y se añade un apartado 4.

El **apartado once** se añade un artículo 37 bis, por el que se regula el uso de las vías ciclistas integradas en la Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid.

El **apartado doce** incluye una nueva redacción del apartado 4 del artículo 40.

El **apartado trece** incorpora un nuevo artículo 40 bis, relativo a la ejecución de obras en las zonas de dominio público de la Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid.

El **apartado catorce** modifica la redacción de la letra g) del artículo 45.3 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, al objeto de clarificar la tipificación de infracciones relativas a la colocación de carteles de publicidad.

Asimismo, introduce una nueva letra h) en el mismo artículo, relativo a los deberes de conservación de los propietarios de los terrenos situados en las zonas de protección de

las carreteras regionales, en coherencia con el artículo 31.7 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo.

El **apartado quince** modifica la redacción de la letra f) del artículo 45.4 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, al objeto de clarificar la tipificación de infracciones relativas a la colocación de carteles de publicidad.

El **apartado dieciséis** modifica el apartado 1 y 2 del artículo 50 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, al objeto de simplificar el procedimiento de imposición de sanciones en materia de infracciones sobre la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

El **apartado diecisiete** añade una última Disposición adicional, octava, a la Ley 3/1991, de 7 de marzo, relativa a la habilitación de la Consejería competente en materia de carreteras para el desarrollo de los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias titularidad de la Comunidad de Madrid.

## **V. IDENTIFICACIÓN TÍTULO COMPETENCIAL PREVALENTE**

Esta propuesta se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, cuyo apartado 1.6 atribuye a la Comunidad de Madrid la competencia exclusiva, entre otras de materias, carreteras y caminos cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid.

En este sentido, el Decreto 194/2021, de 3 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, se atribuye a la Dirección General de Carreteras, entre otras, la competencia para el impulso y elaboración de proyectos de disposiciones de carácter

general, en particular de normativa técnica, en las materias propias de su ámbito competencia.

## **VI. LISTADO DE NORMAS DEROGADAS.**

Quedarán derogados exclusivamente los artículos y apartados de la Ley 3/1191, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid afectados por la presente propuesta.

## **VII. IMPACTO PRESUPUESTARIO Y POR RAZÓN DE GÉNERO.** **OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS**

### **1. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO.**

La aprobación de esta propuesta no implica incremento de gasto, pues se limita a adaptar la normativa autonómica a las nuevas necesidades surgidas en el ámbito de las comunicaciones por carreteras, la implementación de instrumentos en materia de seguridad viaria conforme a la legislación viaria estatal y comunitaria así como la regulación *ex novo* de vías ciclistas para incorporar criterios de movilidad eficiente.

### **2. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO.**

En virtud del artículo 13.1 c) del Decreto 208/2021, de 1 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Política Social, en relación con el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, deberá solicitarse el oportuno informe sobre el impacto por razón de género.

### 3. IMPACTO EN MATERIA DE FAMILIA, INFANCIA Y ADOLESCENCIA

En virtud de lo dispuesto en la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, y de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección de Familias Numerosas, modificadas por la Ley 26/2015, de 28 de julio de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia deberá solicitarse el oportuno informe sobre el impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.

### 4. IMPACTO EN MATERIA DE UNIDAD DE MERCADO

La presente propuesta no tiene impacto en la unidad de mercado, por cuanto no obstaculiza la libre circulación y establecimiento de operaciones económicas, la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio español y la igualdad en las condiciones básicas de ejercicio de la actividad económica.

### 5. IMPACTO POR RAZÓN DE ORIENTACIÓN SEXUAL, IDENTIDAD O EXPRESIÓN DE GÉNERO.

En virtud de lo dispuesto en el art. 21.2 de la Ley 3/2016, de 22 de julio, de protección integral contra la LGTBifobia y la discriminación por razón de orientación e identidad sexual en la Comunidad de Madrid, y en el artículo 45 de la Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid deberá solicitarse el oportuno informe sobre el impacto por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

### 6. OTROS IMPACTOS DEL PROYECTO NORMATIVO: IMPACTO MEDIOAMBIENTAL, IGUALDAD DE OPORTUNIDADES Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Por su contenido, desarrollado en puntos precedentes, la propuesta normativa no tiene impacto alguno en dichos ámbitos.

## 7. VALORACIÓN DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS DEL PROYECTO DE NORMA EXAMINADO

El proyecto normativo no afecta a las cargas administrativas, entendiéndose como tales todas aquellas tareas de naturaleza administrativa que deben llevar a cabo las empresas y los ciudadanos para cumplir con las obligaciones derivadas de la norma.

## VIII. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS REALIZADAS

En cuanto a la tramitación del proyecto normativo se ha omitido el trámite de consulta pública en virtud de lo previsto en el artículo 5.4 apartados c), d) y e) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, toda vez que el proyecto normativo regula parcialmente una materia, no teniendo además impacto significativo en la actividad económica ni imponiendo obligaciones de relevancia a sus destinatarios.

Deberá realizarse el trámite de información pública, en virtud de lo recogido en el artículo 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en los términos previstos en el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid.

En igual medida, será necesario dictamen de los Servicios Jurídicos de la Consejería, por indicarlo el art. 4.1 a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid para anteproyectos de ley.

Por su parte, no resultaría preceptivo el dictamen de la Comisión Jurídica Asesora, por así deducirse, en sentido contrario, de lo dispuesto en el art. 5 de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, de Supresión del Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid.

Por otro lado, conforme a lo previsto en los artículos 8.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, se encuentra pendiente el informe de calidad normativa en relación con el proyecto, cuyas observaciones, una vez sean formuladas, se incorporarán en el texto del proyecto y en esta Memoria.

En atención a las observaciones formuladas, con fecha de 3 de diciembre de 2021, por la Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda se ha procedido a la modificación de la errata detectada en la modificación del artículo 45.4, sustituyendo la referencia a la letra e) por la letra f) e introduciendo la modificación del punto 2 del artículo 50.

Asimismo, en cuanto este centro directivo no es la unidad promotora del anteproyecto ANTEPROYECTO DE LEY DE MEDIDAS URGENTES PARA EL IMPULSO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA Y LA MODERNIZACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD DE MADRID, en el que se integra la modificación de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, se desconoce el estado en el que se encuentra el resto de informes preceptivos de las Secretarías Generales Técnicas de las distintas consejerías de la



Comunidad de Madrid así como los de impacto social: por razón de género; de orientación sexual, identidad o expresión de género; e infancia, adolescencia y familia, cuyo contenido y análisis, una vez recibidos, se incorporarán a esta memoria y sus consideraciones, en su caso, al texto normativo.

En Madrid, a fecha de firma

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS