

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

30**GETAFE**

URBANISMO

Por el Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el 23 de junio de 2022, se acordó aprobar definitivamente el Plan Especial “Getafe Terminal” del PGOU de Getafe, presentado por Goodman Helena Logistics (Spain), S. L., cuyas ordenanzas se adjuntan como anexo al presente anuncio.

Lo que se publica para general conocimiento, en cumplimiento del artículo 66.1.b) de la Ley 9/2001, de 17 de julio, significando que ha sido remitido con fecha 10 de agosto de 2022 un ejemplar del citado Plan Especial aprobado, al Registro Administrativo de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura de la Comunidad de Madrid.

Contra el presente acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el plazo de dos meses, contados desde el día siguiente al de la presente publicación.

ANEXO

Capítulo 1

Determinaciones de carácter general

Artículo 1. *Objeto, función y contenido sustantivo.*—1. El objeto del presente Plan Especial es establecer la ordenación pormenorizada del suelo urbano en su ámbito de aplicación.

2. En lo no regulado directamente por el presente Plan Especial, se estará a lo establecido por las Normas Urbanísticas del PGOU.

Capítulo 2

Régimen urbanístico. Ordenanza reguladora

Art. 2. *Parcela mínima.*—Para el uso Industrial se fija una superficie de parcela mínima de 5.000 m². Para el uso Terciario se fija una superficie de parcela mínima de 500 m².

Art. 3. *Posición respecto a la alineación.*—La edificación podrá implantarse libremente dentro del área de movimiento definida dentro de la parcela por la aplicación de los retranqueos obligatorios definidos para cada uso.

Art. 4. *Separación a linderos.*—1. Para el uso Industrial y terciario el retranqueo de la edificación será de 12 m a alineación a vial y 8 metros a linderos.

2. Dentro del espacio de retranqueo se admitirá la implantación de las casetas de control de acceso de personas con una limitación de superficie de 30 m² y sin que pueda exceder una altura de 4,50 m. Se admitirán igualmente las casetas de contadores de servicios urbanos, transformadores de electricidad y otras instalaciones técnicas.

3. Dentro del espacio de retranqueo se admitirá la edificación sobre y bajo rasante de viales y rampas que permitan el acceso de vehículos a los diferentes niveles de la edificación sin que se establezca limitación en la cota superior del forjado de estos respecto a la rasante de la calle o el terreno. Se admitirá el apoyo de elementos estructurales para la solución constructiva de estos viales y rampas de acceso, posibilitándose el aprovechamiento bajo forjado de estas rampas y viales para el estacionamiento de vehículos. La ocupación de la zona de retranqueo deberá garantizar la circulación de vehículos de emergencia con un mínimo absoluto de 5m en su recorrido, respetando en todo caso los radios de giro.

4. Dentro del espacio de retranqueo se admitirán además rampas y escaleras de emergencia.

5. En la parcela I2, deberá plantarse arbolado en su perímetro de forma que se reduzca el impacto visual, reduciendo la visibilidad del peatón hacia el interior.

Art. 5. *Ocupación*.—1. En planta baja, la ocupación máxima será la correspondiente al área de movimiento definida dentro de la parcela por la aplicación de los retranqueos obligatorios.

2. En plantas sobre rasante la ocupación máxima será el resultado de aplicar las condiciones de posición, retranqueos.

3. En plantas bajo rasante, la edificación tendrá las mismas condiciones de ocupación que sobre rasante.

Art. 6. *Edificabilidad y usos*.—1. En este ámbito la superficie edificable en cada uno de los usos será la determinada en cada una de las parcelas en el plano O.3.3. Condiciones de Ordenación: Parcelas Lucrativas.

2. A los efectos de determinación de superficie edificada será de aplicación lo establecido en el artículo 139 de las NNUU del PGOU.

3. En la parcela EQ1, destinada a equipamiento, se prohíbe la incorporación de usos con alta sensibilidad acústica, en concreto, usos sanitarios, educativos y culturales. Sin perjuicio de ello deberá garantizarse que el equipamiento que se implante cumpla los objetivos de calidad acústica.

Art. 7. *Altura máxima de la Edificación y Número de plantas*.—1. Se establecen las siguientes condiciones de altura máxima de la edificación en función de los usos:

- Para el uso Industrial, el número máximo de plantas sobre rasante será de tres (III).
- Para el uso Terciario, el número máximo de plantas sobre rasante será de cuatro (IV).
- En todo caso, deberá recabarse autorización del Ministerio de Defensa de acuerdo con las servidumbres aeronáuticas del Aeródromo de Getafe y la legislación sectorial vigente.

2. No computará en término de número máximo de plantas, la planta semisótano', salvo si se destina a un uso vividero.

3. Tendrá la consideración de planta baja aquella en la que al menos el 50 % de su superficie esté situada 1,5 m por encima o por debajo de la rasante en la acera.

4. En el caso de que la planta baja se sitúe por debajo de la cota de la rasante, el espacio de retranqueo deberá diseñarse de tal forma que garantice las condiciones de ventilación e iluminación de dicha planta baja, con soluciones de talud ajardinado, patio inglés o similar.

Art. 8. *Usos permitidos en las plantas*.—En planta semisótano se admite el uso Terciario que suponga permanencia de personas, siempre que se adopten soluciones que permitan garantizar condiciones de iluminación y ventilación adecuadas, pasando a computar como una planta más a efectos del número máximo de plantas.

Art. 9. *Dotación de plazas de aparcamiento*.—1. A los efectos de determinar las dotaciones de plazas de aparcamiento obligatorias en el interior de la parcela se aplicará en cada caso la superficie edificada que sea objeto de licencia.

2. En parcela privada se establecerá según sea de aplicación la dotación de aparcamiento que señala el artículo 170 de las NNUU del PGOU y la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Capítulo 3

Sostenibilidad

Art. 10. *Condiciones para la igualdad y no discriminación por razón de identidad o expresión de género, infancia, adolescencia, familia y accesibilidad*.—Los proyectos de edificación o urbanización para la ejecución del Plan Especial deberán concebir espacios que, desde su diseño, estén orientados a la no discriminación de las personas por razón de identidad o expresión de género, infancia, adolescencia y familia, y faciliten su trato en condiciones de igualdad, en general en cualquier situación y, en particular, en el ámbito social, sanitario, educativo, económico y cultural.

Art. 11. *Calidad del paisaje*.—Las zonas de juego infantil o senior deberán estar delimitadas perfectamente dentro del espacio público.

Para la urbanización del espacio público de zonas verdes y viales, así como en el interior de las parcelas, se utilizará al menos un 60 % de especies vegetales nativas. Podrán implantarse otras especies adecuadas desde el punto de vista ecológico y de paisaje cuando se demuestre su complementariedad con el paisaje local.

En el arbolado de viario, deberán utilizarse árboles de hoja caduca con cualidad de sombreado. Tanto en el viario como en los retranqueos de parcela se utilizarán especies de un medio-bajo desarrollo radicular y no superficial.

Los árboles de hoja perenne y los de hoja caduca que no cumplan los requisitos anteriores podrán únicamente plantarse en las zonas ajardinadas de los espacios libres.

Todas las especies vegetales, árboles, arbustos y plantas herbáceas empleadas tendrán como cualidad una alta eficiencia hídrica y bajo mantenimiento. El espacio público contará con un sistema de riego de alta eficiencia hídrica.

Art. 12. *Medidas preventivas y correctoras en materia de Ruido.*—1. Fase previa, redacción del proyecto de urbanización:

- a. Se deberán realizar una campaña de mediciones acústicas de manera previa a la aprobación del proyecto de urbanización en el ámbito. En el caso de que sea preciso, se deberán definir y adoptar medidas correctoras.
- b. Por otra parte, y para mejorar el futuro entorno laboral:
 - Se diseñarán edificaciones evitando los huecos de ventana a fachada norte.
 - Se utilizarán en la construcción de las edificaciones materiales aislantes.

2. Fase de construcción:

- a. Durante la fase de obras habrá un incremento del nivel sonoro del entorno como consecuencia de los trabajos de esta. Se procurará constreñir esta afección al periodo diurno, de menor sensibilidad acústica, evitando los trabajos nocturnos.
- b. El ámbito del Plan no colinda directamente con edificaciones residenciales susceptibles de impacto. Los usos colindantes son terciarios o industriales, de menor sensibilidad acústica. Así, la afección acústica de las obras se estima baja.
- c. En todo caso, la maquinaria utilizada estará homologada y cumplirá la normativa existente sobre emisión de ruidos.

3. Fase de explotación:

- a. La afección acústica de la actuación sobre los usos vecinos se considera mínima y englobada en la afección acústica de fondo ya existente en el área.
- b. Se enumeran a continuación una serie de recomendaciones que colaborarán en buena medida a la consecución de un mayor confort acústico, y, por lo tanto, a una mejora de la calidad ambiental.
- c. La promoción y mejora del transporte público podrían ser algunas de las medidas a seguir para lograr esta reducción.
- d. Reducirá en lo posible la velocidad de circulación de los vehículos en el viario interior del ámbito.
- e. Se recomienda llevar a cabo de forma periódica la adecuada conservación del firme, de forma que se evite la aparición de irregularidades o baches, así como el deterioro de la capa asfáltica, que deberá renovarse con cierta regularidad para garantizar unas condiciones mínimas de absorción acústica.

Art. 13. *Medidas correctoras en materia de Emergencias.*—El Proyecto de Urbanización deberá atender a las exigencias de Seguridad en caso de incendios recogidas en el CTE DB-SI 5 y de Distribución de Hidrantes según el CTE DB-SI 4; así como las condiciones de aproximación a los edificios futuros y necesidad de hidrantes establecidas en el Reglamento de Seguridad contra Incendios en Establecimientos Industriales (RSCIEI).

Art. 14. *Medidas correctoras en materia de Cambio Climático y Contaminación Atmosférica.*—1. Los proyectos de las futuras edificaciones de los desarrollos urbanísticos previstos habrán de cumplir con los requisitos desarrollados en el Código Técnico de la Edificación.

2. Con carácter general, se recomienda que se vigile el cumplimiento de la legislación vigente relativa a:

- a. Emisiones con origen en el tráfico rodado. En concreto, las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor (Directiva 98/69/CE; Directiva 99/96, del Parlamento Europeo y del Consejo).
- b. Niveles de inmisión. Real Decreto 1073/2002, sobre evaluación y gestión de calidad del aire ambiente, en relación con el SO₂, NO₂, NO_x, partículas, Pb, Benceno y CO.

3. Medidas sobre la movilidad:
 - a. Diseño de las circulaciones en aparcamientos y garajes de modo que, en lo posible, se minimicen los recorridos en busca de plaza y los tiempos de espera.
 - b. Favorecer el transporte público en detrimento del vehículo privado con las consiguientes mejoras medioambientales y energéticas asociadas.
 - c. Dotar a los aparcamientos, tanto en subterráneos como en superficie, de sistemas de recarga eléctrica para automóviles.
 - d. Zona de aparcamiento de bicicletas para potenciar el transporte urbano libre de emisiones.
4. Medidas de diseño de las edificaciones:
 - a. Deberá promoverse que el diseño arquitectónico que incluya soluciones bioclimáticas, tanto activas como pasivas.
 - b. Se tratará de incluir como objetivos del diseño la mayor limitación posible de la demanda energética (gran aislamiento térmico, control de infiltraciones de aire, intercambiadores de calor en la ventilación, aprovechamientos pasivos de la radiación solar y la ventilación nocturna, sombreadamiento, etc.), la satisfacción de la misma con sistemas de generación con el mayor rendimiento alcanzable (para ventilación, climatización, iluminación y transporte vertical) y el empleo de fuentes de energía térmica renovables que no se basen en la combustión ni requieran el suministro mediante transporte motorizado (como la biomasa).
 - c. Por ejemplo, pueden considerarse las siguientes medidas:
 - Utilización de materiales con una capacidad gran capacidad de aislamiento.
 - Instalar vidrios dobles o triples y dotar de protecciones solares a aquellas orientadas al sur/oeste.
 - Instalación de sistemas de iluminación LED y aprovechamiento de la luz natural.
 - Instalación de grifos con temporizador que permitan ahorrar agua.
 - Diseño de zonas verdes con requerimientos mínimos de riego y utilización de especies autóctonas.
 - d. Se recomienda que en el diseño de los nuevos edificios se tienda a obtener la mayor calificación energética posible (A) e incluso se recurra a sellos de certificación voluntaria de la sostenibilidad (Leed, Breeam, Verde, etc.) o a la aproximación de los estándares de los NZEB (Nearly Zero Energy Buildings, edificios de consumo de energía casi nulo).
5. Medidas en la iluminación:
 - a. Instalar iluminación interna, externa a través de LEDs que consumen un 50 % menos de electricidad y alargan la vida útil de las luminarias duplicando las horas de funcionamiento.
 - b. Instalación de claraboyas que permiten una mayor captación y aprovechamiento de la luz exterior y una óptima difusión de la misma en el interior, reduciendo significativamente el consumo de la luz eléctrica. A su vez, evita el paso de los rayos ultravioleta y del calor.
 - c. Instalación de sondas de Control lumínico para regular la iluminación interior en función de los niveles de luz exterior en los espacios comunes.
6. Medidas en las instalaciones industriales: Es muy recomendable que cada industria que se instale en el ámbito del PE realice un estudio de consumo para optimizar las instalaciones y reducir emisiones.
7. Monitorización: Es fundamental el control de las emisiones generadas dentro del ámbito a través de un programa de vigilancia con medidas periódicas, al objeto de detectar cualquier valor por encima de los niveles límites que fija la legislación para cada uno de los contaminantes de interés en la calidad del aire.

Capítulo 4

Proyecto de Urbanización

Art. 15. Aspectos relativos a la movilidad a tener cuenta en el Proyecto de Urbanización.—1. Se potenciará la conexión peatonal hacia y desde la estación de ferrocarril, a través de itinerarios accesibles y seguros, conforme a lo dispuesto en la Orden VIV/561/2010,

de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

2. Se diseñará el alumbrado de las aceras y caminos peatonales que discurran por los espacios libres conforme a las normas UNE-EN 13201 y UNE-EN 12464-2:2016 y a la Orden VIV/561/2010.

3. Los pasos de peatones se situarán en los puntos adecuados asegurando que son accesibles tanto en cantidad como en calidad, permitiendo una visibilidad clara a una distancia mínima de 300 m en cada sentido.

4. En el caso de disponer vías con límite de velocidad de 30 km/h o inferior, es aceptable que la ruta peatonal discurra por la calzada.

5. En todo caso, la anchura de cualquier ruta peatonal, accesible o no, entendida como el itinerario continuo de movimiento sin obstáculos, será siempre mayor de 1.800 mm. Sin perjuicio de mayores restricciones en la Normativa de rango superior.

6. Sobre la utilización de materiales y su implantación en los espacios peatonales, el cumplimiento de la normativa de accesibilidad, Orden VIV 516/2010 debería ser verificado por los servicios técnicos municipales.

7. En el caso de que las aceras cuenten con arbolado de alineación, este se dispondrá sobre la acera, pero siempre sin que el árbol o su alcorque invadan la ruta peatonal descrita.

8. El Proyecto de Urbanización que desarrolle el Plan Especial, deberá estudiar la implantación de carril bici atendiendo a las necesidades específicas del ámbito y conforme al Plan de Movilidad Urbana Sostenible. En concreto, se estudiará técnicamente la posibilidad de conectar la estación de ferrocarril con el resto del ámbito mediante este sistema.

Este carril bici deberá cumplir:

- a. El ancho de sección será como un mínimo de 3 metros.
- b. Se segregará, mediante diferencia de cota y bordillo o cualquier otro sistema de separación que impida la invasión del paseo peatonal por parte de las bicicletas que circulan por la vía ciclista.

9. Aparcamientos de bicicletas:

- a. Se dotará de aparcamientos para bicicletas tanto en el uso industrial como dotacional, conforme al siguiente criterio:

- Primeros 500 usuarios: 1 plaza de aparca bicis por cada 10 usuarios.
- Entre 501 y 1.000 usuarios: 1 plaza de aparca bicis por cada 15 usuarios.
- Más de 1.001 usuarios: 1 plaza de aparca bicis por cada 20 usuarios.

- b. Como mínimo, se dotará de 4 plazas de aparca bicis y al menos 1 para cada tipo de usuario (personal, visitantes, etc.).

- c. Las plazas deberán ser seguras, contar con un buen alumbrado y poseer una cubierta superior que las resguarde de las inclemencias meteorológicas. La zona cubierta y los aparca bicis deberán integrarse o fijarse en una estructura permanente (una construcción o superficie pavimentada). Como alternativa, pueden ubicarse en una estructura con candado fijada a otra estructura permanente, o parte de ella, con vigilancia por circuito cerrado de televisión CCTV. La distancia entre cada aparca bicis, así como entre estos y el resto de los obstáculos (por ejemplo, una pared), deberá ser suficiente como para permitir un acceso adecuado que facilite el depósito y la recogida de las bicicletas. Las instalaciones deberán ubicarse en un lugar prominente que sea visible desde un edificio ocupado o desde el acceso principal a un edificio. La mayoría de los aparca bicis deberán situarse a menos de 100 m de la entrada principal de un edificio (preferiblemente, a menos de 50 m).

- d. Los edificios en los que se realice actividad no residencial contarán con un número adecuado de duchas, vestuarios y taquillas, así como un lugar donde secar la ropa húmeda.

10. Las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida han de adecuarse a lo establecido en la citada Orden VIV/561/2010.

11. Deberán suprimirse, en favor de la acera, las plazas de estacionamiento que dificulten la accesibilidad al autobús en las dos paradas previstas en el ámbito y adecuar dichas paradas a las especificaciones normativas en cuanto a ubicación, pavimentos de accesibilidad y preinstalación del suministro eléctrico destinado a marquesinas, las cuales serán instaladas a posteriori por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Art. 16. *Aspectos relativos a la seguridad a tener cuenta en el Proyecto de Urbanización.*—Los cruces entre viario rodado, ciclista y peatonal deberán estudiarse en detalle, Siendo la seguridad en las intersecciones de los viarios claves para la seguridad vial.

Los vallados de las todas las parcelas que formen parte de la misma manzana serán continuos y ajustados a la alineación oficial, sin retranqueos, entrantes o recovecos. Las puertas de acceso a las parcelas, tanto peatonales, como de bicicletas y vehículos a motor deberán alinearse al resto del vallado de la parcela.

No se permitirán en ningún caso retranqueos parciales de la alineación oficial, evitando zonas privadas de uso público no vigiladas.

En el caso de que se prevea una zona de control de acceso a las parcelas, fuera cual fuese su condición, esta quedará siempre dentro de la propia parcela y tras la puerta de acceso principal, que deberá ajustarse a la alineación oficial.

Art. 17. *Aspectos relativos a la iluminación a tener cuenta en el Proyecto de Urbanización.*—La iluminación del viario público será de alta eficiencia con transmisión luminosa ascendente limitada. Este requisito baja transmisión ascendente se cumplirá tanto en el espacio público (viales y espacios libres) como en los espacios libres privados de las parcelas.

Los accesos a las parcelas deberán estar iluminados con mayor intensidad lumínica que el resto del vial, permitiendo en todo momento, y fundamentalmente en las horas nocturnas, percibir con claridad su ubicación desde el espacio público.

Art. 18. *Aspectos relativos al ruido a tener cuenta en el Proyecto de Urbanización.*—Para asegurar la capacidad de acogida de los usos previstos en el PE y el cumplimiento de la legislación vigente, se deberán realizar mediciones acústicas (en los tres periodos horarios) de manera previa a la aprobación del proyecto de urbanización en el ámbito. En el caso de que sea preciso, se deberán definir y adoptar medidas correctoras que deberá contener el Proyecto de Urbanización.

En la parcela EQ1, destinada a equipamiento, con el objetivo de garantizar que el equipamiento que se implante cumpla los objetivos de calidad acústica, deberán tenerse en cuenta la eventual necesidad de protección acústica mediante la incorporación de medidas preventivas y correctoras correspondientes a la naturaleza de los usos previstos.

Se establecerán zonas de transición cuando se superen den 5 dB(A) los valores objetivos aplicables en cada una de las áreas implicadas.

Dado el contexto industrial y acústico del ámbito no se admitirán zonas verdes estanciales.

Art. 19. *Aspectos relativos a las Vías Pecuarias a tener cuenta en el Proyecto de Urbanización.*—El proyecto de urbanización que desarrolle el PE, contendrá la definición del acondicionamiento de la vía pecuaria en los siguientes términos:

- Instalación de dos señales de vía pecuaria. El modelo deberá solicitarse a la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación.
- Camino central de zahorra compactada de 4-5 metros de anchura.
- Plantación perimetral de la vía pecuaria con especies adecuadas al entorno (árboles de 1,5 metros de altura y arbustos) y con las instalaciones de riego necesarias para su mantenimiento.
- Colocación de hitos en los laterales de la vía pecuaria (bloques de piedra natural o balizas metálicas) cada 50 metros en tramos rectos o menor distancia en tramos curvos.
- En las zonas de cruce de vía pecuaria con viarios rodados se instalará:
 - Señal de paso de ganado.
 - Paso de cebrá o Pavimento diferenciado distinto a asfalto con piedra natural o imitación (hormigón labrado en tonos terroso, etc).
 - Bandas sonoras transversales al eje de la calzada con señal de reducción de la velocidad, dependiendo del tráfico rodado.
- No se podrán instalar bordillos, ni escalones, ni estructuras que por su altura y/o por sus características dificulten la ejecución de los usos prioritarios de las vías pecuarias. En la zona de cruce viario rodado con la vía pecuaria propuesta no deberán construirse aparcamientos.
- Se remitirá al Área de Vías Pecuarias de la Dirección General de Medio Ambiente separata técnica del proyecto de acondicionamiento de las vías pecuarias dentro del proyecto de urbanización para su autorización.

Art. 20. *Aspectos relativos a las zonas verdes a tener cuenta en el Proyecto de Urbanización.*—Dado el contexto industrial y acústico del ámbito no se admitirán zonas verdes estanciales.

Se asegurará la delimitación y tratamiento de las zonas verdes y espacios libres como áreas de ocio, diferenciándolas de los espacios de otro carácter, y en especial, de los elementos lineales de protección de infraestructuras.

Deberán cumplirse las determinaciones de la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid, donde se recoge la prohibición de tala y podas drásticas e indiscriminadas, las obligaciones de los propietarios del arbolado urbano, y un plan de conservación del mismo, y donde se recogen las condiciones para nuevas plantaciones.

Con el objeto de disminuir el volumen de agua, las especies vegetales que se usen serán autóctonas y con bajos requerimientos hídricos para su desarrollo, limitándose en lo posible las superficies destinadas a cubrir mediante césped o pradera ornamental, dado que su mantenimiento supone grandes consumos de agua y energéticos, sustituyendo esta por tapices verdes a base de xerófitas que no requieren riegos.

Art. 21. *Aspectos relativos al cumplimiento de la Normativa Ferroviaria a tener cuenta en el Proyecto de Urbanización.*—Será obligatoria la instalación de vallado-tipo urbano a lo largo de la franja de contacto con el ferrocarril.

Siempre que se actúe en zona de afección ferroviaria, es preceptivo contar antes de realizarse cualquier actuación, con la correspondiente Autorización expresa de ADIF, con carácter previo al inicio de cualquier trabajo.

Art. 22. *Aspectos relativos al cumplimiento de la Normativa de Carreteras a tener cuenta.*—Será normativa de aplicación la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y su Reglamento, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo. En materia de accesos será de aplicación la Orden de 23 de mayo de 2019, de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, por la que se derogan los títulos I a IV de la Orden de 3 de abril de 2002, por la que se desarrolla el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid en materia de accesos a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid.

Getafe, a 10 de agosto de 2022.—El secretario general del Pleno, Pedro Bocos Redondo.

(02/16.487/22)

