



INFORME DE LEGALIDAD RELATIVO AL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL TERCER PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO (2017-2028).

18/2020 DDLCN – IL

I. ANTECEDENTES

Por el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras se ha solicitado a la Dirección de Desarrollo Legislativo y Control Normativo, la emisión de informe de legalidad respecto al Proyecto de Decreto de referencia.

El presente informe se emite en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.1.h) del Decreto 24/2016, de 26 de noviembre, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos; así como con base en las competencias atribuidas a la Dirección de Desarrollo Legislativo y Control Normativo por el artículo 14.1.c) del Decreto 71/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Gobernanza Pública y Autogobierno.

Por otra parte, el artículo 5.1.a) de la Ley 7/2016, de 2 de junio, de Ordenación del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco, establece que corresponde al Servicio Jurídico Central del Gobierno Vasco la emisión de informe jurídico preceptivo en los asuntos siguientes: “a) Proyectos de disposiciones de carácter general, en los supuestos que se determinen reglamentariamente y cuando no corresponda emitir dictamen a la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi”.

La anterior exigencia se contempla, igualmente, en el artículo 11.1 del Decreto 144/2017, de 25 de abril, del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco.



II. CONSIDERACIONES JURÍDICAS. CONTROL DE LEGALIDAD

A) Objeto y naturaleza jurídica

A efectos de determinar el objeto de la norma sometida a informe, debe recordarse que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del plan de carreteras del País Vasco (LPCPV en adelante), este plan (LPGC, en adelante) es el documento que establece las normas técnicas y de señalización que las administraciones vascas deben implantar en sus redes, y debe determinar las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar, como mínimo, en la Red Objeto del Plan.

Define la Red objeto del Plan como “el conjunto de carreteras que enlacen los Territorios Históricos o con las carreteras de las Administraciones no comprendidas en la Comunidad Autónoma, atendiendo a la importancia de los tráficos” (apartado 2º).

Pues bien, el objeto del proyecto de Decreto es, precisamente, la aprobación definitiva del tercer PGCPV que deroga y sustituye la revisión del segundo PGCPV correspondiente al periodo 2005-2016 y que resultó aprobado, también de forma definitiva, por Decreto 307/2010, de 23 de noviembre, de conformidad con las previsiones contenidas en la LPGCPV. El acometimiento de este nuevo proceso de elaboración y aprobación de un nuevo PGCPV se torna imperativo por mandato de la LPGCPV dado que su artículo 8 establece un plazo de duración máximo de 12 años para cada plan que no admite prórroga, sin perjuicio de que pueda ser revisado o modificado, conforme a las prescripciones de la citada LPGCPV.

Los rasgos principales que constituyen la naturaleza jurídica de esta disposición se señalan a continuación:

- 1.- El PGCPV constituye el instrumento superior, básico y estratégico para la configuración de un marco general de la futura red de carreteras de la Comunidad y sus necesidades de actuación y, en tal sentido, sus directrices forman parte del ordenamiento jurídico, y adquiere carácter vinculante, fundamentalmente, para las administraciones públicas vascas y, parcialmente, para los particulares, y todo ello en los supuestos y con los límites contemplados en la LPGCPV.

2.- El artículo 12.7 LPGCPV establece que la aprobación definitiva de PGCPV revestirá la forma de Decreto, dotando, de ese modo, al instrumento de ordenación de naturaleza jurídica de norma reglamentaria.

Una disposición de naturaleza reglamentaria que no es una norma jurídica al uso, sino que, en cuanto instrumento planificador, tiene un contenido y una estructura muy peculiar.

3.- En este sentido, si bien los objetivos, contenido y procedimiento de elaboración del PGCPV está definido en la LPGCPV, operando el texto legal a modo de intermediación formal habilitadora, no nos encontramos ante un reglamento ejecutivo de la Ley, ya que sus previsiones normativas se limitan al estudio de un ámbito territorial (el de la Comunidad Autónoma del País Vasco) en el que se determinen las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar, como mínimo, en la Red Objeto del Plan (ROP) en el periodo 2017-2028, asegurando la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma.

4.- La LPGCPV no incide sobre el contenido de la ordenación que debe aprobar cada PGCPV, ni sobre los criterios sobre los que se debe asentar la concreta política de ordenación de la red viaria que se pretenda implantar, esto es, nos encontramos ante un campo reservado a la potestad reglamentaria planificadora, a la vista de las características de la materia, ya sea por su complejidad, por motivos técnicos o para optimizar las finalidades perseguidas por la ley.

5.- El PGCPV tiene el carácter de Plan Territorial Sectorial cuyo contenido y formulación se regula por la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio, (en adelante LOT), por cuanto deben de estar correctamente insertados en el marco territorial definido por las Directrices de Ordenación Territorial 2(en adelante DOT), de conformidad con lo previsto en los artículos 16 y 17 de la citada LOT.

A tales efectos, en el proceso de elaboración de los PGC, que luego examinaremos más detalladamente, es obligado consultar al Departamento competente en materia de ordenación del territorio sobre “las distintas alternativas, soluciones, y posibilidades que la ordenación territorial vigente ofrezca para la localización de las obras, actividades o servicios que constituyan el objeto de la planificación sectorial.”

Además de la consulta, el artículo 18 LOT fija la preceptividad del informe del Departamento competente en materia de ordenación del territorio y de la Comisión de Ordenación del Territorio, así como su elevación al Consejo de Gobierno para su aprobación definitiva adjuntando dichos informes, a propuesta conjunta del titular del Departamento interesado y el titular del Departamento competente en materia de ordenación del territorio. El acuerdo de aprobación definitiva revestirá la forma de Decreto y se publicará en el BOPV.

6.- Un rasgo esencial del PGCPV lo constituye la garantía de constituir un instrumento que lleve intrínseca, y haga plenamente efectiva, la coordinación de competencias con los órganos forales competentes en materia de carreteras de los Territorios Históricos, tanto en la planificación, como en el establecimiento de actuaciones a implementar en la red viaria.

La necesidad de coordinación se produce al amparo de lo dispuesto en el artículo 10.34 de la Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, del Estatuto de Autonomía para el País Vasco y en coherencia con el espíritu de la Ley 27/1983, y en concreto de su artículo 7.a.8) que demanda de las administraciones forales la ejecución, como mínimo, de las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras contenidos en el Plan General de Carreteras aprobado por las Instituciones Comunes; todo ello bajo la exigencia de que los T.T.H.H pongan en vigor para sus redes las normas técnicas y de señalización que se establezcan en el PGC aprobado por el Gobierno Vasco.

En este contexto se ubica la creación y regulación de la Comisión del Plan General de Carreteras, instrumento básico de coordinación funcional de composición paritaria entre las instituciones comunes y los órganos forales de los TT.HH., que regula el artículo 22 LPGCPV, asignándole funciones consultivas, de asesoramiento y de emisión de informes en las diversas fases de redacción, elaboración, revisión, modificación, ejecución y seguimiento del PGC.

7.- Otro aspecto que debe destacarse del nuevo PGC es el referente a la protección ambiental, en cuanto se deben tener en cuenta los principales valores naturales del territorio, su actual situación y relación con el sistema viario actual, así como las restricciones que suponen para posibles actuaciones futuras, necesidades cuya cobertura se contempla en la fase de elaboración del Plan, según apartado 8 del artículo 12 de la LPGCPV.

En este sentido, el artículo 1 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, ciñe su objeto, precisamente, a los planes que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente. Su artículo 6, en relación con el 46.1 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco, establece que serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes contemplados en el apartado A) del anexo 1, entre los que se encuentra el III PGCPV, en tanto establece el marco para la autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental.

Este análisis debe culminar en la correspondiente declaración ambiental estratégica que corresponderá al Departamento del Gobierno Vasco que ostente las competencias en materia de medio ambiente y que se pronunciará sobre los previsibles impactos significativos del PGC sobre el medio ambiente, así como sobre la incorporación de las indispensables medidas correctoras o restrictivas en aquellos aspectos que incidan de forma negativa en su sostenimiento.

8.- Resulta relevante subrayar que el ámbito de aplicación de la Ley 2/1989 se configura a partir de la “Red Objeto del Plan” en la cual se encuentran todas las carreteras de la red de interés preferente y parte de las carreteras de la red básica de la CAPV, las cuales se enumeran en un anexo de esta Ley. La Ley 2/1.991, de 8 de noviembre, completó la relación de las carreteras integradas en la red objeto del plan, a la vez que deslegalizaba su modificación técnica para que los PGC pudieran acoger en sus anejos los cambios necesarios de dichos catálogos.

Dichas modificaciones técnicas se han producido en varias ocasiones con ocasión de las revisiones de los PGCPV I y II. Tras la aprobación del 2º Plan General de Carreteras, correspondiente al período 1999- 2010, surge la necesidad de revisar las carreteras integradas en la red objeto de este, lo que se lleva a cabo mediante la Ley 5/2.002, de 4 de octubre, de Modificación de la Ley Reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, que contiene el nuevo catálogo de la red objeto del plan, sustituyendo al anexo de la Ley 2/1.989, de 30 de mayo.

El Decreto 307/2010, de 23 de noviembre, por el se aprueba la Revisión del II PGCPV constituye el antecedente directo de esta tercera revisión y última modificación del Catálogo de la red objeto del plan. Este Tercer Plan incluye una nueva propuesta de modificación del

Catálogo de la Red Objeto del Plan de Carreteras, que dará lugar a la última modificación de la Ley 2/1989 en este aspecto, en consonancia con los parámetros que señalan los artículos 5 y 6 de la citada Ley.

9.- Una especificidad significativa de la definitiva puesta en marcha de los PGCPV se centra en que su configuración responde a la tramitación de dos fases diferenciadas en consonancia con la dualidad de regímenes jurídicos que incorpora.

Por una parte, el que se corresponde con el contenido técnico propio del Plan que estipulan los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 2/1989 y que constituye la fase de elaboración y aprobación del denominado Avance del PGC, de conformidad con los trámites e informes que dispone el artículo 12 de la Ley 2/1989; por otro, el régimen de tramitación y aprobación propio del instrumento normativo que requiere su incorporación al ordenamiento jurídico en forma de Decreto que aprueba el Consejo de Gobierno Vasco y que debe ajustarse a la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general. Ahora bien, debe precisarse que esta última norma legal aparece sensiblemente desdibujada en atención a la prevalencia que adquiere la aplicación de la ley especial y, en este sentido, entra en funcionamiento de manera un tanto subsidiaria, como luego comprobaremos.

B) Procedimiento de Elaboración

El proyecto de norma que se informa es, como hemos dicho, una disposición de carácter general, que innova el ordenamiento jurídico integrándose en el mismo y adopta la forma de Decreto.

La formulación, tramitación y aprobación del III PGCPV debe realizarse con arreglo al procedimiento establecido en la ley especial que regula dicho procedimiento: la LPGCPV.

En concreto, es en el artículo 12 de la LPGCPV dónde se regula el procedimiento de elaboración y aprobación de las DOT, cuyo literal transcribimos a continuación:

“El Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de carreteras redactará el Avance del Plan General de Carreteras, previo examen de las propuestas formuladas al efecto por la Comisión del Plan General de Carreteras y en coordinación

con los demás órganos administrativos afectados, en especial los relacionados con la ordenación territorial y ambiental, el transporte, el tráfico y la economía.

También será preceptiva la coordinación con las Diputaciones Forales, según lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 7.ª.8 de la Ley de Relaciones entre las Instituciones Comunes y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos.

2. Una vez redactado el Avance del Plan General de Carreteras será informado por la Comisión del Plan General de Carreteras en el plazo de un mes; transcurrido éste, el informe se entenderá favorable.

3. Mediante Orden del Consejero del Departamento se someterá a información pública la documentación del Avance así redactado durante el período mínimo de dos meses a partir de la publicación de aquélla. La citada Orden determinará asimismo los lugares y la forma de consulta de la documentación.

En el período mencionado, podrán presentarse por los interesados cuantas propuestas, alegaciones y sugerencias estimen pertinentes.

4. En idéntico período se dará audiencia a los Municipios y a las demás Administraciones que pudieran resultar afectadas por el Plan, para que en el mismo plazo puedan presentar alegaciones.

5. El Departamento redactor del Plan estudiará las propuestas, alegaciones y sugerencias incorporadas al expediente durante el período de información y efectuará las modificaciones que estime precisas en el plazo de un mes.

6. Introducidas, en su caso, las modificaciones reseñadas, previo informe de la Comisión del Plan General de Carreteras, de la Comisión de Ordenación del Territorio y de la Autoridad del Transporte de Euskadi, se tramitará el avance hasta su aprobación.

7. Corresponderá la aprobación del Plan General de Carreteras al Gobierno Vasco mediante Decreto, que se publicará en el Boletín Oficial del País Vasco.

8. La elaboración, revisión y modificación del Plan General de Carreteras se someterá al procedimiento de evaluación ambiental que proceda, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente sobre la materia.

(...)

Atendiendo a las previsiones contenidas en el artículo transcrito, el expediente aportado por el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras incorpora una prolija documentación que acredita el cumplimiento de los trámites descritos, quedando expresa constancia de ello, igualmente, en la Orden de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras y del Consejero de Medio Ambiente, Planificación territorial y Vivienda por la que se inicia el procedimiento de elaboración del Decreto, el informe del Servicio de Asesoría Jurídica departamental de 11 de febrero de 2020 y, en la Memoria sucinta sobre la tramitación del Proyecto de Decreto, de la Directora de Planificación del Transporte, de 28 de febrero de 2020.

Expuesto lo anterior, cabe subrayar que quedan acreditados en el expediente los hitos básicos y fundamentales del proceso de elaboración del Avance del PGC, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 12 de la Ley 2/1989, los que siguen:

- El Pleno de la comisión del PGC informó favorablemente en la sesión 36 celebrada el 2 de julio de 2018 el texto del Avance del III PGCPV que había sido redactado previamente por el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras y la ponencia técnica de la Comisión del PGC. Así mismo, acordó someter el texto del Avance a información pública y solicitar el documento de evaluación ambiental estratégica.
- Mediante Orden de 30 de agosto de 2018 (BOPV de 28/09/2018) de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras se somete a información pública y oficial el avance del III PGCPV. Este trámite establecía un plazo de dos meses para que se pudieran recabar las oportunas alegaciones de particulares y asociaciones interesadas, así como de todas las administraciones públicas territoriales y otras entidades públicas.
- El Acta de la 51ª reunión de la Comisión del GCPV celebrada el 27 de febrero de 2019 deja constancia de las alegaciones recibidas al Avance y las modificaciones incorporadas, informando favorablemente las actuaciones llevadas a cabo en la tramitación del Avance que pasa a denominarse proyecto del III PGCPV.

- En el expediente se detalla el resultado de la información pública y las consultas al texto de inicio del III PGCPV a través de un documento de 29 de marzo de 2019 suscrito por el responsable de Infraestructuras del transporte, así como de las modificaciones incorporadas al Avance como resultado de este proceso.
- En enero de 2019, emite informe favorable al texto del Avance la Autoridad del Transporte en Euskadi, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 5.1.5 d) de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre.
- El BOPV de 3 de octubre publica la preceptiva Resolución de 11 de septiembre de 2019, del Director de Administración Ambiental, por la que se formula la declaración ambiental estratégica del III PGCPV, a la luz de lo exigido en la ley 3/1998, de 27 de febrero y la ley 21/2013, de 9 de diciembre.
- En junio de 2019 emite informe preceptivo favorable la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, conforme a lo dispuesto en la D.A. Segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
- Finalmente, el Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio informa favorablemente el proyecto de III PGCPV en la sesión celebrada el 18 de diciembre de 2019, a cuya acta de aprobación anexa los informes emitidos por la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático, por la Dirección de Agricultura y Ganadería y por la Agencia Vasca del Agua-Ura.

En definitiva, la tramitación abordada se ajusta a los trámites previstos en la Ley 2/1989 y en la LOT

Además de ello, se han recabado el resto de los informes que resultaban preceptivos en la tramitación de una disposición de carácter general de estas características, de acuerdo con la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, que regula el procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general. A este respecto, cabe señalar que se observa ausencia justificada del trámite de audiencia e información pública que ya había sido debidamente cumplimentado en el proceso de redacción, elaboración y aprobación del proyecto de III PGCPV, de acuerdo con la legislación especial, que no precisa ser reeditado. La falta de este trámite resta singularidad al procedimiento de tramitación de la Ley 8/2003, en tanto la parte relevante del Decreto constituido

por la redacción del texto del Plan ya ha sido culminada en una fase anterior regida por leyes especiales.

- Dicho procedimiento da comienzo con la Orden de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras y del Consejero de Medio Ambiente, Planificación territorial y Vivienda por la que se inicia el procedimiento de elaboración del Decreto que aprueba el III PGCPV.

- Así mismo, consta a continuación la Orden de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras y del Consejero de Medio Ambiente, Planificación territorial y Vivienda de aprobación previa del proyecto de Decreto cuyo contenido se había elaborado y aprobado conforme a la Ley 2/1989 y la LOT.

- En la memoria sucinta sobre la tramitación del proyecto de Decreto de aprobación de aprobación definitiva del III PGCPV las DOT, de Planificación del Transporte, se hace referencia a la viabilidad jurídica y material del proyecto, así como la repercusión en el ordenamiento jurídico de este instrumento de ordenación de la red viaria.

- Constan emitidos y aportados al expediente los informes de (1) ausencia de relevancia desde el punto de vista del género del Director de Planificación del Transporte, (2) el de la Dirección de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas de la Viceconsejería de Política Lingüística respecto a la incidencia del proyecto en la normalización del uso del euskera y su adecuación a la normativa vigente en materia lingüística, y (3) el de evaluación previa del impacto en función del género de Emakunde.

- Finalmente, se emite el informe del Servicio de Asesoría Jurídica, dependiente de la Dirección de Servicios del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras.

Resulta acreditado, por tanto, que el proyecto de Decreto, además de cumplir las exigencias procedimentales de la Ley 2/1989, de la LOT y de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, de Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General, en lo que resulta de aplicación, ha sido elaborado recabándose los informes preceptivos establecidos en las diferentes legislaciones sectoriales, por lo que no apreciamos tacha de legalidad alguna desde esta perspectiva.

C) Fundamento competencial de la norma proyectada.

El Proyecto se adapta en general a la Ley 7/1981, de 30 de junio, de Gobierno, en cuanto a la titularidad y rango en el ejercicio de la potestad reglamentaria.

En concreto, el título competencial para la aprobación del III PGCPV tiene su fundamento jurídico en el artículo 10.34 del EAPV3, que atribuye a la Comunidad Autónoma del País Vasco la competencia exclusiva en materia de carreteras, y que fue traspasado a la CAPV mediante el RD 2769/1980, de 30 de diciembre, completado recientemente por el Real Decreto 314/2019, de 26 de abril, de ampliación de funciones y servicios de la Administración del Estado traspasados a la Comunidad Autónoma del País Vasco por el Real Decreto 2769/1980, de 26 de septiembre, en materia de carreteras.

La distribución competencial en la CAPV se completa con las facultades que detentan en la materia los territorios históricos en virtud de lo establecido en el artículo 7 a 8) de la Ley 27/83, de 25 de noviembre, de relaciones entre las instituciones comunes de la CA y los órganos forales de los territorios históricos, al que ya hemos hecho mención en apartados anteriores. La Ley 2/1989 que regula el régimen jurídico del Plan de carreteras del País Vasco hace realidad la coordinación que precisa el ejercicio de esta competencia, a la luz de los preceptos estatutarios y legales que acabamos de mentar.

La Ley 2/1989 es, como anteriormente se ha expresado, la norma legal que habilita al Gobierno Vasco para elaborar y aprobar el PGCPV.

Desde un punto de vista material, el proyecto se incardina en las funciones atribuidas al Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras en materia de carreteras, en base a lo establecido en el artículo 7.1.s) del Decreto 24/2016, de 26 de noviembre, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de estos. Lo que ha de ponerse en necesaria relación con el Decreto 74/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, que atribuye a la Dirección de Planificación del Transporte (Viceconsejería de Infraestructuras y Transporte), en su artículo 21.1.n) "Ejercer las competencias de la Comunidad Autónoma del

País Vasco en Infraestructuras viarias, así como las que derivan de la regulación establecida por la Ley de Territorios Históricos y la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, incluyendo el conjunto de actuaciones relacionadas con el Plan General de Carreteras del País Vasco, seguimiento del mismo, relación con los órganos forales de los Territorios Históricos y otras actuaciones que deriven de su aplicación.”

Es importante señalar, como ya se ha puesto anteriormente de manifiesto y también lo hace el informe elaborado por el Servicio de Asesoría Jurídica de la Dirección de Servicios del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, de fecha 11 de febrero de 2020 (incorporado al expediente administrativo al que hemos tenido acceso), que el proyecto de III PGCPV no incide sólo en el ámbito material del título “carreteras” sino que en la elaboración de la norma está afectado el título competencial de ordenación de territorio, en tanto el PGC tiene la naturaleza jurídica de Plan Sectorial Territorial, lo que justifica que el artículo 18.1 LOT establezca que la propuesta se eleve al Consejo de Gobierno conjuntamente con el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda.

D) Estructura del Proyecto.

La disposición que se informa, bajo el título de Proyecto de Decreto por el que se aprueba definitivamente el III Plan General de Carreteras de la Comunidad Autónoma del País Vasco, consta de una parte expositiva, 5 artículos, 1 Disposición Adicional, 1 Disposición Derogatoria, 1 Disposición Final y 1 Anexo.

E) Análisis del contenido: cuestiones de legalidad material.

Descrita la estructura del proyecto de Decreto, procede referirnos, de manera sucinta, a su contenido.

Relacionado el contenido de los artículos, procede expresar las siguientes observaciones de legalidad para su consideración por parte del órgano promotor del proyecto.

1.- Tanto el articulado como las disposiciones adicional primera, derogatoria y final resultan ajustadas a derecho.

Bien es cierto que el articulado es idéntico al redactado en la segunda revisión del II PGCPV aprobado mediante Decreto 310/2010, de 23 de noviembre, por cuanto los artículos 2, 3, 4 y 5 hacen referencia directa a preceptos y disposiciones de la Ley 2/1989 que no admiten margen de discrepancia. De esta manera, el artículo 2 tiene su fundamento en el artículo 8.1, el 3 en el 11.1, el 4 en la Disposición Adicional tercera y, el 5, en el 8.3, como cita expresamente el propio precepto.

Las novedades con incidencia en el ordenamiento jurídico se ciñen al contenido técnico del Plan que, por razones obvias, no son objeto de nuestro análisis.

Además, resulta acreditado en el expediente que el órgano promotor del proyecto de Decreto, experto conocedor de la materia regulada, analizó las diversas alegaciones que sobre el contenido del Anexo ha sido formulado en el proceso de elaboración de la norma, con la consiguiente modificación del texto o justificación, en caso contrario, de su no consideración.

Sí merece un comentario la duración del Plan, de 12 años por imperativo legal, en tanto presenta una discordancia con las anualidades de vigencia que se han establecido -del 2017 al 2028-, siendo que la aprobación se ha de producir bien entrado el 2020, esto es, más de tres años después, lo que restringe de hecho su vigencia legal, no existiendo ya posibilidad de prórroga a futuro, ni retroactividad posible por las evidentes limitaciones presupuestarias.

Vemos que esta circunstancia bien merece una solución que puede venir por varias vías. Por un lado, encontramos más ajustado a derecho que se modifique el periodo de vigencia en el Decreto que informamos haciéndolo coincidir con el de las anualidades reales en el que se va a poder ejecutar, esto es, periodo 2020-2031. No nos consta prórroga alguna del anterior Plan cuando todavía se podía llevar a cabo con la regulación original de la Ley 2/1989 que se modificó en este extremo por la ley 5/2018. Ahora bien, considerando que a las normas técnicas y de señalización no les resulta de aplicación el límite de duración del Plan, entendemos salvaguardada la debida ejecución de las normas de obligado cumplimiento durante los años 2017-2019.

Por otro lado, si el órgano que propone la iniciativa opta por mantener las anualidades ya establecidas, debería reflejarse en una disposición transitoria el régimen jurídico específico aplicable a los años que quedan fuera de la vigencia del Decreto que aprueba el Plan. O, en su

caso, que explique cómo se va a adecuar la ejecución en nueve años de unas medidas previstas para doce.

III. CONCLUSIÓN

Con las observaciones realizadas en cuanto al contenido de la norma y a las cuestiones de legalidad material, se estima ajustado a derecho el Proyecto de Decreto por el que se aprueba definitivamente el III PGCPV.

En Vitoria-Gasteiz, a 23 de marzo de 2020