

# I. Disposiciones generales

## COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

**14193** *LEY 11/2008, de 31 de julio, de modificación de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras.*

### EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 65 del Estatuto de autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 11/2008, de 31 de julio, de modificación de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras

### PREÁMBULO

La red de carreteras ha tenido, históricamente, un papel fundamental en la movilidad de las personas y en el transporte de mercancías, y, por lo tanto, ha sido un vector determinante para el progreso económico y social de Cataluña. Las comunicaciones entre las personas, las relaciones entre pueblos, villas y ciudades, y la articulación del territorio se han desarrollado a través de la red de caminos y carreteras.

La Generalidad tiene competencia exclusiva sobre su red viaria en todo el ámbito territorial de Cataluña y participa en la gestión de la red del Estado en Cataluña, de acuerdo con lo establecido por el artículo 140 del Estatuto de autonomía. Este mismo precepto incluye dentro de las competencias de la Generalidad la ordenación, planificación y gestión integrada de la red viaria en Cataluña.

El ejercicio de la competencia legislativa en esta materia dio lugar, en un primer momento, a la aprobación de la Ley 16/1985, de 11 de julio, de ordenación de las carreteras de Cataluña. En cumplimiento de esta ley, el Gobierno aprobó el Plan de carreteras de Cataluña, mediante el Decreto 311/1988, de 25 de octubre. Posteriormente esta ley fue derogada por la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras, modificada parcialmente por las leyes 21/2001, de 28 de diciembre, y 6/2005, de 2 de junio. Estas leyes han constituido una regulación propia y específica del sector.

En cuanto a la titularidad de la red, la Ley 7/1993 determinaba el traspaso a la Generalidad de todas las carreteras de las diputaciones y supeditaba la efectividad de la nueva titularidad de la red a la finalización del procedimiento de traspaso que establecía la propia ley. Este cambio de titularidad nunca se ha realizado en su totalidad, sino únicamente en los casos en que las características propias de cada vía lo hacían aconsejable.

La Generalidad, desde el momento en que asumió la transferencia de la red de carreteras del Estado, se ha reservado la titularidad y gestión de las redes básica y comarcal, a pesar de que algunas de las carreteras de la

Generalidad tenían funciones de carretera local. A la vez, las diputaciones han continuado gestionando durante más de ciento cincuenta años su red, esencialmente de carreteras locales, a pesar de que algunas tenían funciones de carretera comarcal.

La aprobación de la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad, y su desarrollo mediante las Directrices nacionales de movilidad, los decretos que regulan los estudios de evaluación de la movilidad generada, y los diferentes planes territoriales y de áreas urbanas determinan unos nuevos paradigmas en la relación entre territorio, urbanismo e infraestructuras que obligan a una visión global y transversal de todos estos ámbitos y que, a la vez, establecen la necesidad de un enfoque multimodal de la movilidad y de sus infraestructuras.

El Plan de infraestructuras del transporte terrestre, aprobado mediante el Decreto 310/2006, de 25 de julio, introdujo por vez primera la planificación conjunta de las redes viarias, ferroviarias, logísticas y del transporte. Asimismo, la aprobación de este plan comportó la definición de las redes básica y comarcal, de modo que el resto de carreteras se consideraban carreteras de la red local.

Una vez establecida la clasificación funcional sistematizada de la red, se ha abierto una nueva etapa que obliga, por razones de eficiencia y optimización de recursos, a aclarar la atribución de la titularidad y competencia de la red de carreteras. La presente ley atribuye la red local a las diputaciones o a los entes supramunicipales que las sustituyan, y las redes básica y comarcal, a la Generalidad.

Esta nueva distribución de la red de carreteras obliga a otorgar a las diputaciones o a los entes supramunicipales que las sustituyan las funciones y competencias en esta materia que la ley reservaba a la Generalidad. Así se equiparan las respectivas titularidades.

Igualmente, y con visión de futuro, se establece un mecanismo ágil que permitirá modificar la red de carreteras de las diferentes administraciones cuando, a consecuencia de las sucesivas actuaciones sobre el territorio, determinados tramos pasen a reunir las características funcionales de una clase distinta de carretera.

También se regula, mediante la elaboración de planes zonales, la posibilidad de que algunos caminos de la red municipal pasen a ser carreteras locales de las diputaciones o de los entes supramunicipales que las sustituyan.

Finalmente, en lo que concierne a la aclaración de la distribución de competencias, la presente ley fija el mecanismo que debe utilizarse para traspasar a las diputaciones las carreteras de la red local de las que era titular la Generalidad y que gestionaba la propia Generalidad. Dicho mecanismo incluye un convenio de financiación para que puedan hacerse inversiones en las carreteras transferidas.

Por otra parte, la presente ley introduce cambios significativos en el ámbito de la publicidad. Los ciudadanos son cada vez más sensibles y exigentes respecto a la calidad del paisaje. Por ello, Cataluña ha sido pionera en la elaboración de una ley del paisaje. La publicidad en zonas

próximas a las carreteras es un elemento que afea el paisaje y que puede suponer un cierto riesgo de distracción para los conductores.

Hasta la entrada en vigor de la presente ley, la publicidad estaba prohibida en el ámbito rural y en el suelo no urbanizable, pero estaba autorizada en el suelo urbano. La presente ley modifica algunos preceptos de la Ley 7/1993 referidos a la publicidad, para aclarar el régimen regulador de esta actividad, que se autoriza exclusivamente en los tramos urbanos que cumplen las condiciones y características técnicas que se establecen, sin perjuicio de ciertas excepciones en los corredores viarios de algunos municipios del entorno de Barcelona y del Baix Llobregat sur, en los que, debido al continuo urbano edificado, el alto grado de ocupación territorial y la alta densidad circulatoria, que da lugar a una conducción más urbana, resulta más adecuado dar un tratamiento diferenciado a la publicidad. Con este nuevo régimen, se da más seguridad a los usuarios, puesto que se eliminan determinados riesgos que derivan de la publicidad.

La presente ley consta de cuatro artículos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

#### **Artículo 1.** *Adición del artículo 5 bis a la Ley 7/1993.*

Se añade un artículo, el 5 bis, a la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras, con el siguiente texto:

«Artículo 5 bis. *Titularidad de las carreteras.*

1. La Generalidad tiene la titularidad de las carreteras de las redes básica y comarcal de Cataluña no reservadas a la titularidad del Estado.

2. Se atribuye a las diputaciones de Barcelona, Tarragona, Lleida y Girona, o a los entes supramunicipales que las sustituyan de acuerdo con lo establecido por el Estatuto de autonomía, la titularidad de las carreteras de la red local en sus ámbitos territoriales respectivos.

3. Pueden añadirse a la red local de carreteras las que definan como tales los planes zonales que, a tal fin, redacten las diputaciones o los entes supramunicipales que las sustituyan. Estos planes zonales deben ser aprobados por el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.»

#### **Artículo 2.** *Adición del artículo 10 bis a la Ley 7/1993.*

Se añade un artículo, el 10 bis, al título I de la Ley 7/1993, con el siguiente texto:

«Artículo 10 bis. *Cambio de titularidad de carreteras entre las administraciones catalanas.*

1. La Administración de la Generalidad, por razones de interés público debidamente fundamentadas, puede acordar con otras administraciones públicas el cambio de titularidad de las carreteras. A tal fin, la administración titular de la carretera debe incoar y tramitar el correspondiente expediente, el cual, con el acuerdo de las administraciones interesadas, debe elevarse al Gobierno para que, si procede, lo apruebe. Los cambios de titularidad comportan el traspaso de los bienes de dominio público afectos a las carreteras traspasadas.

2. La asunción de la titularidad de las carreteras es plenamente efectiva a partir del momento en que las administraciones implicadas firmen las correspondientes actas formales del traspaso, en las que deben especificarse con precisión las características de los tramos que se cedan y debe hacerse constar la documentación que las administraciones intercambien.

3. Los acuerdos de cambio de titularidad deben recogerse en el Catálogo de carreteras de la Generalidad.

4. Lo establecido por el presente artículo no es de aplicación al caso de traspaso de vías urbanas regulado por el artículo 38.»

#### **Artículo 3.** *Modificación del artículo 32 de la Ley 7/1993.*

Se modifica el artículo 32 de la Ley 7/1993, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 32. *Publicidad.*

1. Con carácter general, se prohíbe la instalación de publicidad en una franja de cien metros medida desde la arista exterior de la calzada y se prohíbe, en cualquier caso, la publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera. Esta prohibición no da derecho a indemnización.

2. Las prohibiciones establecidas por el apartado 1 no son de aplicación en los siguientes casos:

a) En los tramos urbanos de carreteras con una calzada única para ambos sentidos de circulación.

b) En los tramos urbanos de carreteras con calzadas separadas en las que la velocidad máxima permitida sea inferior a ochenta kilómetros por hora.

3. A los efectos de lo establecido por el apartado 1, no se consideran publicidad los rótulos informativos, ni los rótulos o instalaciones similares indicativos de establecimientos mercantiles o industriales, siempre y cuando se sitúen en el mismo edificio o en su inmediata proximidad y no incluyan ningún tipo de información adicional.

4. Son rótulos informativos:

a) Las señales de servicio.

b) Los que señalan lugares, centros o actividades de atracción o interés turísticos o culturales.

c) Los exigidos por la normativa internacional.

5. La forma, los colores, las dimensiones y las determinaciones lingüísticas de los rótulos informativos deben ajustarse a los criterios establecidos por la Generalidad, de acuerdo con la normativa general aplicable a esta materia.

6. Los rótulos a que se refiere el apartado 3 requieren la autorización previa del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.»

#### **Artículo 4.** *Modificación del artículo 36 de la Ley 7/1993.*

Se modifica el artículo 36 de la Ley 7/1993, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 36. *Concepto y régimen jurídico.*

1. Los tramos urbanos y las travesías se rigen por las disposiciones del presente capítulo y, en lo que les sea de aplicación, por las demás disposiciones de la presente ley.

2. Se considera tramo urbano la parte de carretera que transcurre por suelo clasificado como urbano por el planeamiento urbanístico o por terrenos que, en ejecución del planeamiento urbanístico y de acuerdo con la legislación urbanística, hayan alcanzado esta clasificación. Se considera también tramo urbano la parte de carretera que linda con dicho suelo o dichos terrenos. En cualquier caso, esta circunstancia debe darse en ambos márgenes de la carretera.

3. Se considera travesía la parte de tramo urbano en la que existen edificaciones consolidadas por lo menos en dos terceras partes de su longitud y que tiene un entramado de calles por lo menos en uno de sus lados. La determinación de las travesías

debe hacerse de acuerdo con el procedimiento que se establezca por reglamento.

4. En ningún caso se consideran travesías las vías segregadas. Pueden establecerse por reglamento otros supuestos en que las vías no se consideran travesías.»

**Disposición adicional primera. *Atribución de competencias a las administraciones titulares de carreteras.***

Las competencias que la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras, atribuye a la Administración de la Generalidad corresponden también a las demás administraciones públicas que, de acuerdo con lo establecido por dicha ley, son titulares de carreteras de Cataluña no reservadas a la titularidad del Estado, y a los órganos competentes de estas, incluido el ejercicio de la potestad sancionadora, que debe ejercerse de acuerdo con lo establecido por el título V de la Ley 7/1993.

**Disposición adicional segunda. *Remisiones a los artículos modificados de la Ley 7/1993.***

Las remisiones que el artículo 46.3 y 4 de la Ley 7/1993 hace al artículo 32.4 deben entenderse hechas al artículo 32.6.

**Disposición adicional tercera. *Excepciones a las prohibiciones establecidas por el artículo 32.1 de la Ley 7/1993.***

Las prohibiciones establecidas por el artículo 32.1 de la Ley 7/1993 no son de aplicación en los tramos urbanos de carreteras con calzadas separadas en que la velocidad máxima permitida sea inferior a noventa kilómetros por hora de los municipios de Badalona, Barcelona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, El Prat de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet y Viladecans.

**Disposición transitoria primera. *Transferencia de titularidad.***

1. El proceso de los traspasos entre la Generalidad y las diputaciones, de acuerdo con la atribución de competencias establecida por el artículo 5 bis de la Ley 7/1993, debe hacerse mediante un convenio, que debe ser aprobado por el Gobierno y por los órganos correspondientes de cada diputación. Este convenio debe establecer los recursos económicos necesarios.

2. Las transferencias de titularidad aprobadas son plenamente efectivas a partir del momento en que las administraciones implicadas firman las correspondientes actas formales del traspaso, en las que deben especificarse con precisión las características de los tramos que se ceden y debe hacerse constar la documentación que las diputaciones y la Generalidad deben intercambiar para prestar los servicios acordados.

3. Mientras las transferencias de titularidad establecidas por la presente disposición transitoria no sean efectivas, cada una de las administraciones debe seguir ejerciendo las competencias y funciones que hasta el momento de la entrada en vigor de la presente ley ejercía.

**Disposición transitoria segunda. *Retirada de la publicidad de los tramos urbanos.***

1. La publicidad situada en los tramos urbanos de carreteras de calzadas separadas y con una velocidad permitida igual o superior a ochenta kilómetros por hora, o noventa kilómetros por hora en el caso de los municipios a que se refiere la disposición adicional tercera, debe reti-

rarse en el plazo de dos años si tiene autorización vigente y de un año si no tiene.

2. La retirada de la publicidad no genera en ningún caso derecho a indemnización.

**Disposición derogatoria.**

Se derogan las disposiciones transitorias primera y segunda de la Ley 7/1993 y cualquier otra disposición que se oponga a lo establecido por la presente ley.

**Disposición final primera. *Evaluación del cumplimiento de los objetivos en materia de publicidad.***

1. En el plazo de dos años a contar de la entrada en vigor de la presente ley, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas debe evaluar el cumplimiento de los objetivos relativos a la aplicación de las medidas en materia de publicidad establecidas por la presente ley.

2. Se autoriza al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas para que constituya un grupo de trabajo que realice el seguimiento y la evaluación de las actuaciones en materia de publicidad establecidas por la Ley 7/1993, especialmente el artículo 32, y la disposición adicional tercera de la presente ley.

**Disposición final segunda. *Autorización para refundir la Ley 7/1993 y las disposiciones que la modifican.***

Se autoriza al Gobierno para que, en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la presente ley, refunda en un texto único la Ley 7/1993 y las disposiciones que la modifican. Esta refundición debe comprender la regularización, aclaración y armonización de las disposiciones mencionadas.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley cooperen en su cumplimiento y que los tribunales y autoridades a los que corresponda la hagan cumplir.

Palacio de la Generalidad, 31 de julio, de 2008.—El Presidente de la Generalidad de Cataluña, José Montilla i Aguilera.—El consejero de Política Territorial y Obras Públicas, Joaquim Nadal i Farreras.

(Publicada en el «Diario Oficial de Cataluña» número 5191, de 8 de agosto de 2008)

**14194 LEY 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial.**

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 65 del Estatuto de autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial.

PREÁMBULO

En las sociedades desarrolladas se utilizan permanentemente, tanto para la producción como para el consumo, una gran cantidad de elementos técnicos: ascensores, grúas, instalaciones y aparatos eléctricos, instalaciones y aparatos de gas, calderas de vapor, instalaciones de calefacción y de frío, vehículos, máquinas diversas, etc. La población, que es usuaria de una gran variedad de productos industriales, a menudo debe compartir el territorio con núcleos de actividad industrial concentrada. Esto