

MEMORIA EXTENDIDA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE DECRETO DE LA CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS, POR EL QUE SE CREA Y REGULA LA RED DE HELIPUERTOS DE EMERGENCIA DE INTERÉS REGIONAL DE TITULARIDAD PÚBLICA EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO			
Consejería/ Órgano proponente	Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras Dirección General de Transportes y Movilidad	Fecha:	Septiembre 2026
Título de la norma	Proyecto de decreto, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, por el que se crea y regula la red de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública en la Comunidad de Madrid.		
Tipo de memoria	Extendida ☒ Ejecutiva ☐		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Este proyecto de decreto crea y regula una red de helipuertos de emergencia de interés regional y de titularidad pública en la Comunidad de Madrid, que será gestionada por la Dirección General de Transportes y Movilidad, quien será el gestor del conjunto de instalaciones de la red, así como de cada uno de los helipuertos que la forman.		
Objetivos que se persiguen	Este proyecto de decreto tiene por objeto crear y regular una red de helipuertos de titularidad pública destinada prioritariamente a operaciones de emergencia —especialmente sanitarias— y establecer los criterios para su integración y gestión. La creación de esta red permitirá garantizar que estas infraestructuras se mantengan en condiciones adecuadas de funcionamiento, asegurando así un servicio eficaz a la ciudadanía y una gestión eficiente de los recursos públicos. El mantenimiento coordinado de la red contribuirá directamente a mejorar los tiempos de respuesta ante emergencias sanitarias, al disponer de instalaciones siempre preparadas para su uso inmediato. Asimismo, se establece un sistema objetivo de valoración para la integración y permanencia de los helipuertos en la red y se crea una Comisión de coordinación y evaluación encargada de analizar las necesidades operativas y formular propuestas sobre la composición de la red, y la idoneidad de la misma.		

Principales alternativas consideradas	No existe solución alternativa, ya que la falta de creación de dicha red conllevaría seguir realizándose el mantenimiento de estas instalaciones por parte de los municipios de la Comunidad de Madrid, no teniendo estas administraciones, en la mayoría de los casos, ni la obligación ni los recursos para asumir el posible coste de estas labores, lo que puede provocar que no se mantengan las condiciones óptimas para la operación y, como consecuencia, el progresivo cierre de las mismas. Adicionalmente, el hecho de poder llevar a cabo una adaptación de esta red de helipuertos a las futuras necesidades del sector, y del interés regional de la Comunidad, sería mucho más complejo si se tuviera que realizar en cada una de las instalaciones de manera individual, en lugar de una manera global, por parte de un gestor aeronáutico único (en este caso la Dirección General de Transportes y de Movilidad). El hacerlo de una manera global revertirá en la optimización del uso eficiente y eficaz de los recursos públicos, tanto económicos como de plazos y tiempos.
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Decreto
Estructura de la norma	El proyecto de decreto consta de una parte expositiva y una parte dispositiva, integrada por 13 artículos, una disposición transitoria única, una disposición final única, y un anexo.
Informes a los que se somete el proyecto	Durante la tramitación, se han recabado los siguientes informes: – Informe de coordinación y calidad normativa de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local. – Informe de impacto de género de la Dirección General de la Mujer. – Informe de impacto en materia de familia, infancia y adolescencia de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad. – Informe de impacto en salud. – Informe de la Dirección General de Presupuestos. – Informe de la Dirección General de Recursos Humanos. – Informe de la Dirección General de Atención al Ciudadano y Transparencia. – Informe de la Federación de Municipios de Madrid. – Informes de las Secretarías Generales Técnicas de las distintas consejerías. – Informe de legalidad de la Secretaría General Técnica. – Informe de la Abogacía General de la Comunidad. – Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora.
Trámite de participación:	El proyecto, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de disposiciones normativas de carácter

audiencia e información públicas	general de la Comunidad de Madrid, y el artículo 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid, ha sido sometido al trámite de consulta pública mediante la publicación en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid durante un plazo de 15 días hábiles desde el 20/03/2026 hasta el 13/04/2026, ambos inclusive. Según lo dispuesto en los artículos 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo y 60.2 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, se realizarán los trámites de audiencia e información pública, mediante su publicación en el Portal de Transparencia.	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
Adecuación al orden de competencias	La Comunidad de Madrid, de conformidad con lo que se establece en los artículos 26 y 28, apartados 1.7 y 2 de ambos, de su Estatuto de Autonomía y en la Ley 3/2010, de 22 de junio, de Instalaciones Aeronáuticas de la Comunidad de Madrid, tiene competencias exclusivas en materia de "Aeropuertos y helipuertos deportivos, así como los que no desarrollen actividades comerciales" y competencia ejecutiva de la legislación estatal en materia de "aeropuertos y helipuertos con calificación de interés general cuya gestión directa no se reserve al Estado". En particular, las instalaciones que son objeto del presente decreto son helipuertos que no desarrollan actividades comerciales, por lo que la Comunidad de Madrid tiene competencias exclusivas sobre ellas.	
Impacto económico y presupuestario	Efectos sobre la economía en general	La norma no tiene impacto económico directo sobre la actividad económica privada, si bien presenta efectos indirectos positivos derivados de la mejora de los servicios de emergencia y de la optimización de la gestión de infraestructuras públicas.
	En relación con la competencia	X La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. ☐ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia ☐ La norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	☐ Supone una reducción de cargas administrativas.



Comunidad
de Madrid

Impacto por razón de género		☐ Incorpora nuevas cargas administrativas. ☒ No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos de la Comunidad de Madrid, la norma	Afecta a los presupuestos de la Administración de la Comunidad de Madrid. Implica un gasto. Cuantificación estimada: 150.000 €/año.
	La norma tiene un impacto por razón de género	☐ Negativo ☒ Nulo ☐ Positivo
	La norma tiene un impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia	☐ Negativo ☒ Nulo ☐ Positivo
Otros impactos consideraciones	Impacto en salud	Positivo

1. INTRODUCCIÓN

La presente memoria extendida se elabora de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 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 y de la Guía para la elaboración y tramitación de disposiciones de carácter general en la Comunidad de Madrid, en la medida en que del proyecto normativo se deriva un impacto presupuestario.

2. FINES Y OBJETIVOS PERSEGUIDOS, OPORTUNIDAD Y LEGALIDAD DE LA NORMA

a) Fines y objetivos

En la primera década del 2000, en la Comunidad Autónoma se hizo un esfuerzo identificando y desarrollando instalaciones aptas para el transporte sanitario de emergencia en parte de los municipios de la región, disponiendo actualmente de una red de más de 50 helipuertos de uso esporádico para operaciones de emergencia sanitaria. Si bien, tal y como se ha podido comprobar durante los últimos años dentro de los planes de inspección aeronáutica llevados a cabo por la Dirección General de Transportes y Movilidad, tanto la modificación de las condiciones del entorno, como la falta de una definición clara de los responsables de gestión de estas instalaciones, han derivado en ciertas ocasiones en un mantenimiento inadecuado de las mismas, así como en la identificación de desviaciones a la normativa que podría llegar a comprometer la seguridad operacional de las operaciones.

A día de hoy, con los datos recogidos a través de los procesos de inspección de las citadas instalaciones, se puede inferir que algunas de las mismas se encuentran en una situación que, en caso de no solventarse, derivaría en su cierre cautelar por la degradación de las condiciones de las infraestructuras, debido a la falta de presupuesto en los municipios en los que se ubican y la ausencia de una identificación clara del responsable de gestión y mantenimiento de las mismas.

Por todo ello, teniendo en cuenta además tanto el aumento de las operaciones durante los últimos años, como la evolución normativa, ya sea la sectorial, o la relativa a la racionalización del gasto público, es necesario, por un lado, avanzar en el enfoque inicial concebido para la creación de esta red, buscando el mecanismo que permita continuar con el desarrollo y mantenimiento de aquellas instalaciones que, entre las actualmente existentes, por su ubicación y nivel de servicio a nivel regional, requieran un control más exhaustivo, pero sin limitar las posibles competencias municipales a la hora de desarrollo de los distintos servicios que quieran prestar y por otro lado, en su caso, permitir la adaptación de estas infraestructuras a otros usos aeronáuticos compatibles que respondan a necesidades de interés regional.

Este proyecto normativo tiene varios fines:

- por un lado, definir una red de helipuertos de interés regional y de titularidad pública, para operaciones de emergencia, principalmente sanitaria, en la Comunidad de Madrid, la cual será gestionada por la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, buscando garantizar la idoneidad de las infraestructuras asociadas al transporte sanitario en helicóptero en esta Comunidad,

- y, por otro lado, alcanzar una mayor eficiencia en la gestión de los recursos públicos, mediante una administración conjunta, integrada, eficiente y optimizada de la red, que permita, en su caso, la implantación de otros usos aeronáuticos en estos helipuertos, buscando atender los intereses regionales que vayan existiendo, en beneficio de los ciudadanos de la Comunidad de Madrid.

Para lograr dichos fines se propone la creación de la citada red de helipuertos de carácter público para operaciones de emergencia y otros usos de interés para la Comunidad de Madrid llevando a cabo su gestión para lograr brindar apoyo a aquellos municipios que tienen difícil acometer las labores de mantenimiento de este tipo de instalaciones, conforme a los criterios de estabilidad presupuestaria establecidos en la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, o que incluso no tienen competencias sobre las mismas en base a lo establecido en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

Asimismo, las disposiciones recogidas en este decreto permiten desarrollar el artículo 9 de la Ley 3/2010, de 22 de junio, de Instalaciones Aeronáuticas de la Comunidad de Madrid, en lo relativo a la gestión de las instalaciones aeronáuticas de titularidad pública objeto de la citada Ley. El modelo previsto permite realizar una revisión periódica del conjunto de las instalaciones existentes en la Comunidad de Madrid susceptibles de integrarse en la red, garantizando que la composición de ésta se adapte de forma continua a la evolución de las necesidades operativas, a los cambios que puedan producirse en la utilización de las distintas instalaciones y a las necesidades de cobertura territorial existentes en cada momento, permitiendo que nuevas infraestructuras puedan ser incorporadas y que aquéllas que hayan perdido relevancia operativa puedan dejar de formar parte de la misma.

Con el fin de garantizar la objetividad y homogeneidad del proceso de integración y permanencia de instalaciones en la red, el anexo establece un sistema de valoración basado en criterios operativos y territoriales cuantificables.

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 con el artículo 2 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, este proyecto normativo se adecúa a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Da cumplimiento al principio de necesidad por cuanto defiende el interés general de mantener en condiciones de seguridad unas instalaciones necesarias para atender a cualquier ciudadano con mayor rapidez en una emergencia sanitaria.

El proyecto cumple con el principio de eficacia ya que esta iniciativa normativa está justificada por una razón de interés general, como es contribuir al desarrollo de la atención sanitaria de urgencia para lograr una adecuada optimización en los tiempos de respuesta y en la gestión de estas infraestructuras que proporcionan un servicio esencial dentro de la Comunidad de Madrid.

Al mismo tiempo, la eficiencia de la propuesta queda justificada con la consecución del objetivo

de optimizar los recursos al agrupar la gestión de diferentes instalaciones que conforman la red y dar así una respuesta más rápida, eficiente y uniforme en todas ellas.

Cumple, además, con el principio de proporcionalidad, ya que el desarrollo de la norma es el imprescindible para atender la necesidad que pretende cubrir, que no es otra que mantener las instalaciones aeronáuticas existentes en adecuadas condiciones de seguridad operacional, garantizar una correcta vigilancia de las mismas por parte del gestor, así como una comunicación fluida entre el gestor y los distintos operadores de las instalaciones, y desarrollar nuevos usos que puedan ser requeridos en dichas instalaciones en función de los intereses de la Comunidad de Madrid. En este sentido, el presente decreto no introduce nuevas restricciones o requisitos para la gestión de los helipuertos que conforman la red, simplemente desarrolla y da cumplimiento a los requisitos ya existentes tanto en la regulación autonómica como en la nacional.

Se ajusta al principio de seguridad jurídica, dando cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, que regula y simplifica el procedimiento de elaboración de disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, y resto de normativa de desarrollo de disposiciones normativas. Además, su contenido es conforme al ordenamiento estatal y autonómico en la materia, pretendiendo establecer un marco normativo claro, accesible y coherente.

Por último, el proceso de elaboración del presente decreto, se cumple con el principio de transparencia, habiéndose realizado los trámites de consulta, audiencia e información pública a través del Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 60.1 y 2 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, así como con los artículos 4.2.a) y d), 5 y 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo. Además, una vez aprobada la norma se publica en el Portal de Transparencia.

c) Análisis de alternativas

Tal y como se ha expuesto anteriormente, el objeto de la presente regulación es continuar avanzando en la organización, mantenimiento, crecimiento y gestión de los helipuertos para operaciones de emergencia, principalmente sanitarias, ubicados en la Comunidad de Madrid, mediante la definición de una red de helipuertos de interés regional de titularidad pública para operaciones de emergencia en la Comunidad de Madrid, así como identificar los criterios a tener en cuenta para la pertenencia a la citada red y los efectos relativos a la inclusión de dichos helipuertos en la misma.

En la situación existente en la actualidad, que se mantendría en caso de no desarrollar la presente propuesta normativa, la gestión seguirá recayendo en unos municipios que en su mayoría no cuentan con medios técnicos ni económicos para llevarla a cabo e incluso, dependiendo de su tamaño, tampoco tienen competencias en materias como traslado sanitario, emergencias o conrainscendios.

La consecuencia más importante de esta situación es la imposibilidad de garantizar de forma homogénea el mantenimiento de unos niveles mínimos de seguridad operacional en todas las instalaciones.

A la vista de lo expuesto, se considera lo más adecuado el desarrollo de la presente propuesta normativa, no contemplándose ninguna otra alternativa a la misma.

d) Plan Normativo

Este decreto se contempla en el Plan Normativo de la Comunidad de Madrid para la XIII Legislatura (2023-2027), correspondiente a la normativa a desarrollar por la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

4. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

a) Contenido

La normativa propuesta está conformada por una parte expositiva, conformada por la exposición de motivos, y una parte dispositiva, integrada por trece artículos, una disposición transitoria única, una disposición final única y un anexo.

El proyecto de decreto tiene por objeto la creación y regulación de la red de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública en la Comunidad de Madrid, estableciendo el marco organizativo, funcional y procedimental aplicable a su constitución, gestión y evolución.

En primer lugar, la norma delimita su ámbito de aplicación y establece las definiciones necesarias para su correcta interpretación. Asimismo, configura la red de helipuertos de emergencia de interés regional y determina los requisitos que deben cumplir las instalaciones aeronáuticas para poder integrarse en ella.

A continuación, se regula el sistema de valoración aplicable para la integración y permanencia de los helipuertos en la red, estableciendo parámetros objetivos relacionados con la actividad operativa de emergencia desarrollada en las instalaciones, la accesibilidad a los recursos sanitarios y de emergencia y la cobertura territorial de los servicios prestados.

Asimismo, se designa a la Dirección General competente en materia de transportes como gestor de la red, atribuyéndole las funciones necesarias para su coordinación, supervisión, mantenimiento y gestión, incluyendo la tramitación de los procedimientos de constitución, revisión y modificación de la composición de la red.

La norma regula igualmente el procedimiento de constitución inicial de la red, así como los mecanismos de revisión ordinaria y extraordinaria de su composición, estableciendo los criterios y procedimientos aplicables para la incorporación, permanencia o exclusión de instalaciones. Del mismo modo, contempla la posibilidad de promover la construcción de nuevos helipuertos cuando resulte necesario para mejorar la cobertura territorial o los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia, así como la integración de instalaciones declaradas de interés regional mediante acuerdo del Consejo de Gobierno o disposición normativa específica. La revisión ordinaria prevista se realizará mediante el análisis del conjunto de las instalaciones existentes en la Comunidad de Madrid susceptibles de integrarse en la red, permitiendo su adaptación permanente a las necesidades operativas y al interés regional.

Por otra parte, se establece el régimen aplicable a las instalaciones que no formen parte de la red y se regulan las actuaciones de adecuación, mejora, adaptación y modificación de los

helipuertos integrados en la misma, con el fin de garantizar el mantenimiento de unas adecuadas condiciones de seguridad operacional y permitir su adaptación a las necesidades de interés regional.

La norma incorpora igualmente las disposiciones necesarias en materia de financiación de las actuaciones derivadas de la gestión de la red y prevé la actualización del Registro de Instalaciones Aeronáuticas de la Comunidad de Madrid para reflejar la nueva organización y gestión de las instalaciones integradas.

Asimismo, se crea la Comisión de la red de helipuertos de emergencia de interés regional como órgano colegiado de coordinación y colaboración, encargado de evaluar la composición de la red, analizar las necesidades operativas comunicadas por los servicios de emergencia, formular propuestas relativas a la incorporación o exclusión de instalaciones y valorar la necesidad de implantar nuevos helipuertos en ubicaciones utilizadas habitualmente como lugares de operación (operating sites) por los servicios de emergencia en helicóptero, cuando dichas ubicaciones acrediten una necesidad operativa suficiente conforme a los parámetros objetivos establecidos para la red y resulte necesario mejorar la cobertura territorial o los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia.

Igualmente, se regula el régimen de colaboración entre la Comunidad de Madrid y las entidades titulares de las instalaciones integradas en la red mediante la formalización de convenios de colaboración, estableciendo su naturaleza jurídica, contenido mínimo, mecanismos de coordinación y causas de modificación y extinción.

La disposición transitoria única regula el régimen aplicable hasta la formalización de los convenios previstos en la norma, garantizando la continuidad de la gestión y mantenimiento de las instalaciones y evitando situaciones de vacío competencial durante el proceso de implantación efectiva de la red.

La disposición final única establece la entrada en vigor del decreto.

Por último, el anexo regula los parámetros objetivos de valoración que deberán aplicarse para evaluar la integración, permanencia, o exclusión de los helipuertos en la red, estableciendo los criterios que permiten determinar de forma objetiva la relevancia operativa y territorial de cada instalación.

Con el fin de garantizar la objetividad y homogeneidad del procedimiento de integración y permanencia de instalaciones en la red, el anexo establece la necesidad de obtener una puntuación superior a 4,5 puntos para obtener una valoración favorable. Dicha puntuación se ha fijado tomando como referencia un umbral teórico de suficiencia de 5 puntos sobre una puntuación máxima teórica de 10, e incorporando un margen de flexibilidad del 10 por ciento, lo que permite considerar las variaciones inherentes a determinados parámetros operativos sin desvirtuar el carácter selectivo del sistema. De este modo se garantiza que únicamente formen parte de la red aquellas instalaciones que acrediten una relevancia suficiente desde el punto de vista operativo y territorial.

b) Análisis jurídico

1. Adecuación de la propuesta normativa al orden de distribución de competencias, y encaje de la norma en el derecho nacional y en el de la Unión Europea

Esta propuesta normativa se lleva a cabo en virtud de la competencia legislativa que la Comunidad de Madrid tiene conforme a los artículos 26.1.7 y 26.2 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, conforme al cual, la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de aeropuertos y helipuertos deportivos, así como los que no desarrollen actividades comerciales, así como competencias ejecutivas en relación con los aeropuertos y helipuertos de interés general cuya gestión directa no se reserve al Estado.

Asimismo, la Ley 3/2010, de 22 de junio, de Instalaciones Aeronáuticas de la Comunidad de Madrid, atribuye a la Comunidad de Madrid las competencias relativas a la planificación, desarrollo, gestión y supervisión de las instalaciones aeronáuticas incluidas dentro de su ámbito de aplicación.

Las instalaciones objeto del presente decreto son helipuertos destinados prioritariamente a operaciones de emergencia, especialmente sanitarias, que no desarrollan actividades comerciales, por lo que su regulación se encuentra plenamente incluida dentro del ámbito competencial autonómico.

El contenido de la norma resulta igualmente compatible con la normativa estatal en materia aeronáutica, así como con la normativa europea aplicable a las operaciones de helicópteros y a la utilización de lugares de operación (operating sites).

Por lo que se refiere a la competencia de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras en esta materia, ésta queda recogida en lo previsto en el artículo 3 de la Ley 3/2010, de 22 de junio, de Instalaciones Aeronáuticas de la Comunidad de Madrid que indica lo siguiente:

“La Comunidad de Madrid ejercerá sus competencias en relación a las instalaciones aeronáuticas a través de la consejería competente en materia de transportes cuyo titular será la autoridad regional en la materia, sin perjuicio de las competencias del Consejo de Gobierno y de la Administración General del Estado”.

En consecuencia, debe concluirse que el proyecto de decreto se ajusta al orden constitucional y estatutario de distribución de competencias y mantiene plena coherencia con el resto del ordenamiento jurídico estatal y europeo aplicable.

2. Vigencia de la norma

La propuesta normativa se dicta con vigencia indefinida, quedando sujeta a ulteriores cambios que hagan necesaria la actualización de su contenido y no supone derogación de ninguna otra norma.

3. Rango normativo propuesto para el proyecto

El proyecto de decreto se formula dentro del ámbito de competencias de la Comunidad de Madrid, ya que el artículo 26.1.7 de la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en aeropuertos y helipuertos deportivos, así como los que no desarrollen actividades comerciales.

La competencia para la aprobación del presente decreto está prevista en el artículo 21.g) y 50.2 de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.

La regulación propuesta debe aprobarse mediante decreto del Consejo de Gobierno por tratarse del desarrollo reglamentario de las competencias atribuidas a la Comunidad de Madrid en materia de instalaciones aeronáuticas.

La competencia para la aprobación del presente decreto corresponde al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 21.g) y 50.2 de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid.

El rango reglamentario elegido resulta adecuado a la materia regulada, al contenido de la norma y a sus efectos jurídicos, permitiendo establecer la organización, criterios de funcionamiento y mecanismos de coordinación necesarios para la constitución y gestión de la red de helipuertos de emergencia de interés regional.

4. Coherencia con el ordenamiento jurídico vigente

La norma se integra de forma coherente en el marco normativo autonómico y estatal vigente.

En particular, desarrolla las previsiones contenidas en la Ley 3/2010, de 22 de junio, de Instalaciones Aeronáuticas de la Comunidad de Madrid, en relación con la gestión y coordinación de instalaciones aeronáuticas de titularidad pública destinadas a operaciones de emergencia.

Asimismo, incorpora mecanismos de colaboración interadministrativa mediante la formalización de convenios entre la Comunidad de Madrid y las entidades titulares de las instalaciones integradas en la Red, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 47 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y en el Decreto 48/2019, de 10 de junio, del Consejo de Gobierno, por el que se regula la actividad convencional de la Comunidad de Madrid.

La creación de la Comisión de la red de helipuertos de emergencia de interés regional y la regulación de sus funciones se ajustan igualmente al régimen jurídico de los órganos colegiados previsto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Por todo ello, debe considerarse que la propuesta normativa mantiene una adecuada coherencia con el conjunto del ordenamiento jurídico aplicable y contribuye a mejorar la seguridad jurídica en la gestión de las infraestructuras aeronáuticas destinadas a operaciones de emergencia en la Comunidad de Madrid.

5. ANÁLISIS DE IMPACTOS ECONÓMICOS Y PRESUPUESTARIOS.

a) Impacto económico, sobre la competencia y la unidad de mercado

La presente norma no regula actividades económicas ni introduce limitaciones o condicionantes al ejercicio de actividades empresariales o profesionales, por lo que no produce efectos directos sobre los distintos sectores económicos ni sobre la libre competencia.

No obstante, cabe apreciar un impacto indirecto positivo derivado de la mejora de la prestación de los servicios públicos de emergencia, del mantenimiento de infraestructuras estratégicas para la atención sanitaria urgente y de la mejora de la cobertura territorial de estos servicios en el conjunto de la Comunidad de Madrid, especialmente en aquellos municipios con mayores dificultades de accesibilidad a recursos sanitarios especializados.

Asimismo, la implantación de un modelo de gestión integrada de las infraestructuras permitirá optimizar la planificación de las actuaciones de mantenimiento, conservación y mejora de los helipuertos, favoreciendo una utilización más eficiente de los recursos públicos.

La norma no afecta a la unidad de mercado ni incorpora restricciones o requisitos que puedan limitar el acceso o ejercicio de actividades económicas, por lo que no se prevén efectos sobre la competencia, la competitividad o la unidad de mercado.

b) Impacto presupuestario

La aprobación del presente decreto conlleva impacto presupuestario para la Comunidad de Madrid, derivado de las actuaciones de gestión, mantenimiento, conservación, mejora y adaptación de las instalaciones que se integren en la red de helipuertos de emergencia de interés regional.

No obstante, la incorporación de los helipuertos a la red se producirá de forma progresiva, a medida que se formalicen los convenios de colaboración previstos en el artículo 13 del decreto con las entidades titulares de las correspondientes instalaciones aeronáuticas.

En consecuencia, el impacto presupuestario derivado de la aplicación de la norma tendrá carácter gradual y estará condicionado al ritmo de incorporación efectiva de las instalaciones a la red.

Con el fin de estimar dicho impacto presupuestario, se han analizado las actuaciones necesarias para garantizar el mantenimiento de las condiciones de seguridad operacional de las infraestructuras actualmente susceptibles de integrarse en la red, incluyendo actuaciones de conservación, reparación, adecuación y mejora, así como los costes recurrentes asociados a las labores de inspección, control y mantenimiento derivadas de la gestión integrada de las instalaciones.

La cuantificación económica se ha obtenido a partir del análisis del estado de los helipuertos susceptibles de integrarse en la red, de los resultados obtenidos en las actuaciones de inspección realizadas por la Dirección General de Transportes y Movilidad, de las necesidades previsibles de mantenimiento preventivo y correctivo para garantizar las condiciones de seguridad operacional, así como de las actuaciones que pudieran resultar necesarias para la adaptación, mejora o incorporación de instalaciones a la red.

La estimación contempla actuaciones correctivas iniciales, mantenimiento preventivo y correctivo, actuaciones de inspección y supervisión técnica, así como actuaciones extraordinarias destinadas a la adaptación de instalaciones existentes, la incorporación de nuevos helipuertos y otras necesidades operativas de interés regional identificadas durante la gestión de la red.

Como resultado de dicho análisis, se estima una necesidad presupuestaria aproximada de 150.000 euros anuales, destinada a financiar las actuaciones derivadas de la gestión, mantenimiento, conservación y mejora de los helipuertos integrados en la red.

Este gasto se financiará con cargo a los créditos presupuestarios previstos en el programa **453M**, partida **61108**, de la Dirección General de Transportes y Movilidad, sin perjuicio de las adaptaciones presupuestarias que pudieran resultar necesarias en función de la evolución futura de la red y de las necesidades operativas que se identifiquen.

Debe señalarse, asimismo, que la gestión conjunta de las instalaciones permitirá optimizar la utilización de los recursos públicos disponibles, priorizando las actuaciones en función de criterios objetivos relacionados con la seguridad operacional, el nivel de utilización de las infraestructuras, la cobertura territorial de los servicios de emergencia y las necesidades operativas identificadas por la Comunidad de Madrid.

Por último, cabe señalar que la creación y funcionamiento de la Comisión de la Red de Helipuertos de Emergencia de Interés Regional no supondrá incremento del gasto público ni de las dotaciones de personal de la Comunidad de Madrid, sin que la participación en dicho órgano dé derecho al percibo de retribuciones, indemnizaciones, dietas o compensaciones económicas.

6. DETECCIÓN Y MEDICIONES DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

Se consideran cargas administrativas todas aquellas tareas de naturaleza administrativa que deben llevar a cabo las empresas y la ciudadanía para cumplir con las obligaciones derivadas de la normativa conforme recoge la Guía Metodológica para la elaboración de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo.

Analizado el contenido del presente proyecto de decreto, se concluye que la norma no introduce nuevas cargas administrativas para la ciudadanía ni para las empresas, al no crear procedimientos administrativos dirigidos a dichos sujetos ni imponer nuevas obligaciones de carácter documental, informativo o de gestión.

Asimismo, la norma tampoco establece nuevos requisitos administrativos para el acceso o ejercicio de actividades económicas.

La regulación prevista se dirige fundamentalmente a la organización y gestión de una red de infraestructuras aeronáuticas de titularidad pública y a la articulación de mecanismos de coordinación entre la Comunidad de Madrid y las entidades titulares de las instalaciones que se integren en la red.

Los convenios de colaboración previstos en el artículo 13 constituyen instrumentos de cooperación entre administraciones públicas y entidades titulares de las instalaciones aeronáuticas, necesarios para formalizar la integración de los helipuertos en la red, sin que ello suponga la creación de cargas administrativas para la ciudadanía o las empresas.

En consecuencia, se considera que la presente norma no genera cargas administrativas adicionales.

7. IMPACTOS DE CARÁCTER SOCIAL

a) Impacto por razón de género

Conforme a lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, en el artículo 9.1.b) del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, en la redacción dada por el Decreto 107/2024, de 4 de diciembre, y en el artículo 7.3.c) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, se solicita informe de impacto por razón de género a la Dirección General de la Mujer de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.

Analizado el contenido del proyecto normativo, se considera que la norma presenta un impacto de género nulo, al tratarse de una regulación dirigida a la organización y gestión de infraestructuras aeronáuticas destinadas a operaciones de emergencia y a la coordinación entre administraciones públicas, sin establecer diferencias de trato entre mujeres y hombres ni afectar al ejercicio de derechos, obligaciones o posibilidades de acceso a bienes o servicios en función del sexo.

La aplicación de la norma beneficiará por igual al conjunto de la población de la Comunidad de Madrid, sin producir efectos diferenciados sobre mujeres y hombres.

b) Impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre; en el Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo de Gobierno, en la redacción dada por el Decreto 107/2024, de 4 de diciembre y en el artículo 7.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, se solicita informe de impacto en materia de familia, infancia y adolescencia a la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.

Analizado el contenido de la norma, se considera que presenta un impacto nulo en la infancia, la adolescencia y la familia, al no contener medidas específicamente dirigidas a estos colectivos ni regular materias relacionadas con sus derechos, prestaciones o condiciones de protección.

No obstante, de forma indirecta, la mejora de la disponibilidad y mantenimiento de las infraestructuras destinadas a operaciones de emergencia puede contribuir a reforzar la prestación de los servicios públicos de emergencia sanitaria en beneficio del conjunto de la población de la Comunidad de Madrid.

c) Otros impactos

La norma presenta un impacto positivo en salud al contribuir a mejorar la disponibilidad de infraestructuras destinadas a operaciones de emergencia sanitaria y favorecer la reducción de los tiempos de respuesta en situaciones de urgencia.



La norma no produce impacto en materia de accesibilidad universal ni supone discriminación alguna para las personas con discapacidad.

Asimismo, no se prevé impacto medioambiental significativo, al limitarse la regulación a la organización, gestión y mantenimiento de instalaciones aeronáuticas ya existentes, sin prever actuaciones que impliquen, por sí mismas, transformaciones sustanciales del medio físico.

Tampoco se identifican impactos específicos en materia de desarrollo digital, innovación tecnológica, despoblación, o en otros impactos sociales distintos de los analizados anteriormente. No obstante, la norma presenta un efecto indirecto positivo sobre la cohesión territorial, al favorecer el mantenimiento de infraestructuras estratégicas para la atención de emergencias en municipios con menores recursos y mayores tiempos de acceso a los servicios sanitarios especializados.

No se aprecian otros impactos relevantes derivados de la aprobación de la presente norma.

8. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS

8.1 Trámites de participación pública: consulta pública/audiencia e información pública:

8.1.1. Consulta pública previa

De conformidad con lo establecido en los artículos 5.1 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, el proyecto ha sido sometido al trámite de consulta pública previa, mediante su publicación en el Portal de Transparencia, durante el periodo comprendido entre el 20/03/2026 hasta el 13/04/2026, ambos inclusive.

En el trámite de consulta pública no se ha recibido ninguna aportación.

8.1.2. Trámite de audiencia e información pública

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y 60.2 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, el proyecto se someterá a los trámites de audiencia e información pública mediante su publicación en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid.

Las observaciones y sugerencias que, en su caso, se formulen durante dicho trámite serán analizadas e incorporadas al expediente administrativo.

8.2. Trámites relativos a la emisión de informes

De acuerdo con lo previsto en el artículo 8 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y en el resto de normativa sectorial aplicable, en la tramitación del proyecto se han recabado los siguientes informes preceptivos:

– **Informe de coordinación y calidad normativa** de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, en los artículos 4.2.c) y 8.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo y en el artículo 25.3.a) del Decreto 229/2023, de 6 de septiembre, en la redacción dada por el Decreto 54/2024, de 22 de mayo.

– **Informe de impacto por razón de género** de la Dirección General de la Mujer de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, de conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para igualdad efectiva de mujeres y hombres y en virtud del artículo 9.1b) del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.

– **Informe sobre el impacto en materia de familia, infancia y adolescencia**, de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, de acuerdo con lo previsto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, en relación con el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, el artículo 8 del Decreto 76/2023, de 5 de julio, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica

básica de las Consejerías de la Comunidad de Madrid y el artículo 7.15 del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.

- **Informe de impacto en salud**, al amparo de lo previsto en el artículo 35 de la Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública, de conformidad con las observaciones formuladas por la Secretaría General Técnica de la Consejería de Sanidad.

- **Informe de impacto presupuestario de la Dirección General de Presupuestos**, de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 67.3 de la Ley 5/2025, de 23 de diciembre, de Hacienda de la Comunidad de Madrid.

- **Informe de la Dirección General de Recursos Humanos**, de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, de conformidad con el artículo 67 de la Ley 5/2025, de 23 de diciembre de Hacienda de la Comunidad de Madrid.

- **Informe de la Dirección General de Atención al Ciudadano y Transparencia**, de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local, al amparo del Decreto 85/2002, de 23 de mayo, y del Decreto 229/2023, de 6 de septiembre, cuando resulte procedente.

- **Informe de la Federación de Municipios de Madrid**, de conformidad con lo previsto en el artículo 8.e) de sus Estatutos, dada la incidencia de la norma sobre instalaciones de titularidad municipal.

– **Informe de las Secretarías Generales Técnicas de las distintas consejerías**, que se solicita de acuerdo con lo previsto en el artículo 4.3 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

– **Informe de legalidad de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras**, preceptivo de conformidad con el artículo 8.5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

– **Informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid**, de conformidad con el artículo 4.2.f) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

– **Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora**, de conformidad con lo establecido en el artículo 5.3.c) de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, de Supresión del Consejo Consultivo.

Asimismo, se solicitarán cuantos informes adicionales resulten necesarios en función del contenido del proyecto y de lo establecido en la normativa aplicable.

8.3. Informes emitidos

En este apartado se incorpora la relación de informes emitidos durante la tramitación del proyecto, indicando la fecha de emisión, el órgano emisor y, en su caso, las observaciones formuladas y su tratamiento en el texto definitivo del decreto.

8.4. Audiencia e información pública

Los trámites de audiencia e información pública, se realizarán en el Portal de Transparencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y en

el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.

En este apartado se incorporará el resultado del trámite de audiencia e información pública, incluyendo las alegaciones recibidas y la valoración efectuada respecto de cada una de ellas.

9. EVALUACIÓN EX POST

De conformidad con lo previsto en el artículo 3 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, así como en la normativa vigente en materia de evaluación normativa, la aplicación de la presente disposición será objeto de evaluación ex post.

La evaluación tendrá por objeto verificar el grado de cumplimiento de los objetivos perseguidos por la norma, especialmente en relación con la creación y consolidación de la red de helipuertos de emergencia de interés regional, la mejora de las condiciones de seguridad operacional de las instalaciones integradas en la misma, la optimización de los recursos públicos destinados a su mantenimiento y gestión y la mejora de la cobertura territorial de los servicios de emergencia prestados mediante helicópteros.

A estos efectos, la Dirección General de Transportes y Movilidad realizará una evaluación del funcionamiento de la red transcurridos cuatro años desde la entrada en vigor del decreto, analizando, entre otros, los siguientes indicadores:

- Número de instalaciones integradas en la red y número de operaciones de helicóptero realizadas en ellas.
- Evolución de la cobertura territorial proporcionada por la red.
- Número de convenios de colaboración formalizados con entidades titulares de instalaciones.
- Número de instalaciones analizadas en cada proceso de revisión ordinaria de la red.
- Actuaciones de mantenimiento, conservación, mejora o adaptación realizadas en los helipuertos integrados.
- Incidencias detectadas en materia de seguridad operacional y medidas adoptadas para su corrección.
- Evolución de la utilización de los helipuertos para operaciones de emergencia.
- Necesidades de ampliación o modificación de la red derivadas de la evolución de los servicios de emergencia o de las necesidades de interés regional.

La evaluación permitirá valorar la eficacia, eficiencia y adecuación de las medidas previstas en el decreto y, en su caso, proponer las modificaciones normativas u organizativas que resulten necesarias para mejorar el funcionamiento de la red y la prestación de los servicios de emergencia asociados a la misma.

La evaluación ex post se llevará a cabo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, apartados 4 y 5, del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en la redacción dada por el Decreto 58/2026, de 10 de junio. A tal efecto, la evaluación se realizará, como mínimo, cada cuatro años



Comunidad
de Madrid

desde la entrada en vigor de la norma y el procedimiento de evaluación se iniciará mediante un trámite de consulta pública, que se publicará en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid durante un período mínimo de quince días hábiles, con el fin de recabar información sobre el grado de cumplimiento de los objetivos de la norma, su eficacia, eficiencia e impacto. Finalizado el proceso de evaluación, la Dirección General de Transportes y Movilidad elaborará el correspondiente informe de evaluación ex post, en el que se analizarán los resultados obtenidos a partir de los indicadores definidos en esta memoria y se determinará la procedencia de mantener la norma vigente, promover su modificación o, en su caso, su derogación.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD