# MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DECRETO , DEL CONSEJO DE GOBIERNO, SOBRE 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<br>Dirección General de Transportes y Movilidad | **Fecha** | Noviembre 2026 |
| **Título de la norma** | Proyecto de decreto , del Consejo de Gobierno, sobre la red de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública en la Comunidad de Madrid. | | |
| **Tipo de memoria** | Extendida **X** | Ejecutiva □ | |
| **OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA** | | | |
| **Situación que se regula** | En la Comunidad de Madrid existe una red de helipuertos utilizados para operaciones de emergencia, principalmente sanitarias, cuya gestión y mantenimiento recae actualmente en distintas entidades titulares. La experiencia obtenida a través de las actuaciones de inspección realizadas por la Dirección General de Transportes y Movilidad ha puesto de manifiesto la existencia de dificultades para garantizar de manera homogénea el adecuado mantenimiento y conservación de estas infraestructuras.<br>Esta situación tiene su origen, principalmente, en la falta de una identificación clara del responsable de la gestión integral de las instalaciones, en la dispersión de los modelos de gestión existentes y en las limitaciones técnicas, organizativas o presupuestarias de algunas entidades titulares para asumir las actuaciones necesarias de mantenimiento y adaptación.<br>Como consecuencia, determinadas instalaciones presentan deficiencias o riesgos de deterioro que pueden afectar a sus condiciones de seguridad operacional y comprometer su disponibilidad para la realización de operaciones de emergencia, con el consiguiente impacto potencial sobre la cobertura territorial y la eficacia de los servicios de emergencia prestados mediante helicópteros.<br>Para dar respuesta a esta situación, el proyecto de decreto crea y regula una red de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública, estableciendo un modelo de gestión coordinada que permita garantizar la adecuada conservación de las instalaciones, reforzar la seguridad operacional, optimizar la utilización de los recursos públicos y | | |

| | |
|---|---|
| | asegurar la adaptación de la red a las necesidades operativas de interés regional. |
| **Objetivos que se persiguen** | La presente iniciativa normativa tiene como finalidad garantizar la disponibilidad, seguridad operacional y mantenimiento de los helipuertos públicos utilizados para la prestación de servicios de emergencia en la Comunidad de Madrid, especialmente los vinculados a la atención sanitaria urgente.<br><br>En particular, la norma persigue los siguientes objetivos:<br><br>• Mejorar la seguridad operacional de las instalaciones aeronáuticas destinadas a operaciones de emergencia mediante un sistema de gestión y supervisión coordinado.<br>• Evitar la degradación o eventual pérdida de operatividad de los helipuertos de emergencia de titularidad pública, garantizando unas condiciones adecuadas de mantenimiento y conservación.<br>• Mejorar la cobertura territorial de los servicios de emergencia prestados mediante helicópteros y contribuir a la reducción de los tiempos de respuesta ante situaciones de urgencia.<br>• Optimizar la utilización de los recursos públicos destinados al mantenimiento, conservación y mejora de estas infraestructuras mediante un modelo de gestión integrada de alcance regional.<br>• Establecer criterios objetivos, homogéneos y transparentes para determinar la integración, permanencia y revisión de los helipuertos que formen parte de la red.<br>• Dotar a la Comunidad de Madrid de un instrumento flexible de planificación que permita adaptar la red a la evolución de las necesidades operativas de los servicios de emergencia y a las necesidades de interés regional.<br><br>La consecución de estos objetivos permitirá mejorar la eficacia de los servicios de emergencia que utilizan helicópteros, aumentar la eficiencia en la gestión de las infraestructuras aeronáuticas públicas y reforzar la protección de la población en el conjunto del territorio de la Comunidad de Madrid.<br><br>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** | Se ha valorado la alternativa de mantener la situación actual, sin aprobar una regulación específica, manteniendo la gestión de los helipuertos de emergencia en sus respectivos titulares. No obstante, esta opción no permitiría garantizar unas condiciones homogéneas de seguridad operacional, una planificación coordinada de las infraestructuras ni una gestión eficiente de los recursos públicos destinados a su mantenimiento. |

| | |
|---|---|
| | También se ha considerado la utilización exclusiva de instrumentos de colaboración individualizados, sin una regulación común, alternativa que no permitiría establecer criterios objetivos y homogéneos para la integración, permanencia y revisión de las instalaciones.<br><br>Por ello, se considera necesaria la aprobación del presente decreto, al constituir el instrumento más adecuado para garantizar la gestión coordinada de la red, mejorar la cobertura territorial de los servicios de emergencia y optimizar la utilización de los recursos públicos. |
| **CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO** | |
| **Tipo de norma** | Decreto. |
| **Estructura de la norma** | El proyecto de decreto se estructura en un preámbulo, cuatro capítulos, quince artículos, una disposición transitoria, tres disposiciones finales y un anexo.<br>• Capítulo I. Disposiciones generales (artículos 1 a 3).<br>• Capítulo II. Configuración y organización de la Red (artículos 4 a 6).<br>• Capítulo III. Integración, revisión y funcionamiento de la Red (artículos 7 a 13).<br>• Capítulo IV. Coordinación y colaboración institucional (artículos 14 y 15).<br>• Disposición transitoria única.<br>• Disposición final primera. Título competencial.<br>• Disposición final segunda. Habilitación para el desarrollo y actualización técnica.<br>• Disposición final tercera. Entrada en vigor.<br>• Anexo. Valoración de parámetros para la integración y permanencia de los helipuertos en la Red. |
| **Informes a los que se somete el proyecto** | Informes preceptivos solicitados durante la tramitación simultánea del proyecto:<br><br>– Informe de coordinación y calidad normativa de la Secretaría General Técnica Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local.<br>– Informe de impacto por razón de género de la Dirección General de la Mujer, de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales.<br>– Informe de impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia de la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad, de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales<br>– Informe de impacto en salud de la Dirección General de Salud Pública, de la Consejería de Sanidad.<br>– Informe de impacto presupuestario de la Dirección General de Presupuestos de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo. |

| | |
|---|---|
| | – Informe de recursos humanos de la Dirección General de Recursos Humanos, de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo.<br>– Informes de las secretarías generales técnicas de las consejerías.<br>Informes preceptivos a solicitar tras los trámites de audiencia e información pública:<br>– Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.<br>– Informe de la Abogacía General.<br>– Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora.<br>Informes facultativos o adicionales:<br>– Informe de la Dirección General de Atención al Ciudadano y Transparencia, de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local.<br>– Informe de la Federación de Municipios de Madrid. |
| **Trámites de participación: consulta pública / audiencia e información pública** | De conformidad con lo dispuesto en el artículo 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid (en adelante, Ley 10/2019, de 10 de abril), y en los artículos 4.2.a) y 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 general en la Comunidad de Madrid (en adelante, Decreto 52/2021, de 24 de marzo), el proyecto ha sido sometido al trámite de consulta pública previa mediante su publicación en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid durante un plazo de quince días hábiles, comprendido entre el 20 de marzo de 2026 y el 13 de abril de 2026, ambos inclusive. Durante dicho trámite no se recibieron observaciones.<br><br>Asimismo, de conformidad con los artículos 4.2.d) y 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y el artículo 60.2 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, el proyecto será sometido a los trámites de audiencia e información pública mediante su publicación en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid. |
| **Adecuación al orden de competencias** | La Comunidad de Madrid ostenta competencias en materia de instalaciones aeronáuticas de conformidad con los artículos 26.1.7 y 28.1.7 de su Estatuto de Autonomía. En particular, corresponde a la Comunidad de Madrid la competencia exclusiva en materia de aeropuertos y helipuertos que no desarrollen actividades comerciales, así como la competencia ejecutiva de la legislación estatal respecto de los aeropuertos y helipuertos de interés general cuya gestión directa no se reserve al Estado.<br><br>Asimismo, la Ley 3/2010, de 22 de junio, de Instalaciones Aeronáuticas de la Comunidad de Madrid (en adelante, Ley 3/2010, de 22 de junio), atribuye a la Comunidad de Madrid las competencias en materia de autorización, |

| | | |
|---|---|---|
| | inspección, supervisión y registro de las instalaciones aeronáuticas comprendidas dentro de su ámbito de aplicación.<br><br>Las instalaciones objeto del presente decreto son helipuertos de titularidad pública que no desarrollan actividades comerciales, por lo que se encuentran plenamente comprendidos dentro del ámbito competencial de la Comunidad de Madrid.<br><br>De conformidad con el Decreto 244/2023, de 4 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, las competencias en materia de instalaciones aeronáuticas corresponden a la Dirección General de Transportes y Movilidad.<br><br>Por su parte, el Consejo de Gobierno es competente para aprobar el presente decreto de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 y 21.g) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid. | |
| **ANÁLISIS DE IMPACTOS** | | |
| **Impacto económico** | 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<br>□ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia<br>□ La norma tiene efectos negativos sobre la competencia |
| **Impacto presupuestario** | Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma | |
| | □ NO afecta a los presupuestos de la Comunidad de Madrid | |
| | **X** SÍ afecta a los presupuestos de la Comunidad de Madrid | **X** Afecta a los gastos<br>Importe estimado: 150.000 euros/año<br>□ Afecta a los ingresos. |
| | □ Afecta a los presupuestos de otras Administraciones territoriales | |

| | | |
|---|---|---|
| **Impacto sobre las cargas administrativas** | □ Supone una reducción de cargas administrativas. | |
| | □ Incorpora nuevas cargas administrativas. | |
| | **X** No afecta a las cargas administrativas. | |
| **Impacto por razón de género** | □ Negativo<br>**X** Nulo<br>□ Positivo | |
| **Impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia** | □ Negativo<br>**X** Nulo<br>□ 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, 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. LA JUSTIFICACIÓN DEL ACIERTO, CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO DE LA PROPUESTA

### 2.1. FINES Y OBJETIVOS

La presente iniciativa normativa tiene por finalidad garantizar la disponibilidad, seguridad operacional y sostenibilidad de los helipuertos de titularidad pública utilizados para la prestación de servicios de emergencia en la Comunidad de Madrid, especialmente aquellos vinculados a la atención sanitaria urgente.

En particular, la norma persigue los siguientes objetivos:

- Mejorar las condiciones de seguridad operacional de las instalaciones destinadas a operaciones de emergencia mediante la implantación de un modelo de gestión y supervisión coordinado que permita identificar y corregir las deficiencias existentes y prevenir su deterioro futuro.
- Garantizar el mantenimiento, conservación y adecuada disponibilidad operativa de los helipuertos de emergencia de titularidad pública, evitando la pérdida de funcionalidad de infraestructuras estratégicas para la prestación de servicios esenciales a la ciudadanía.
- Incrementar la eficacia de los servicios de emergencia prestados mediante helicópteros, mejorando la cobertura territorial de estas operaciones y contribuyendo a reducir los tiempos de respuesta en situaciones que requieran una intervención urgente.
- Optimizar la utilización de los recursos públicos destinados a la gestión, mantenimiento y mejora de las instalaciones aeronáuticas de emergencia, favoreciendo una planificación integrada de las actuaciones y una asignación más eficiente de los recursos disponibles.
- Garantizar la aplicación de criterios objetivos, homogéneos y transparentes para determinar la integración, permanencia y revisión de los helipuertos que formen parte de la red, asegurando que esta responda en cada momento a las necesidades operativas existentes.
- Dotar a la Comunidad de Madrid de un instrumento de planificación que permita adaptar la red a la evolución de los servicios de emergencia, a las necesidades territoriales existentes y a otros posibles intereses regionales vinculados al uso de las infraestructuras aeronáuticas.

La consecución de estos objetivos permitirá reforzar la seguridad y fiabilidad de las infraestructuras aeronáuticas destinadas a operaciones de emergencia, mejorar la

prestación de los servicios públicos asociados a las mismas y garantizar una utilización más eficiente de los recursos públicos destinados a su gestión y mantenimiento.

## 2.2. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Se han analizado las siguientes alternativas para dar respuesta a las necesidades identificadas en relación con la gestión, mantenimiento y evolución de los helipuertos públicos utilizados para operaciones de emergencia en la Comunidad de Madrid.

**a) Alternativa de no aprobar ninguna regulación (alternativa cero)**

La no aprobación de la norma supondría mantener la situación actual, en la que la gestión y mantenimiento de estas instalaciones continúa correspondiendo a sus respectivos titulares, fundamentalmente entidades locales, muchas de las cuales carecen de los medios técnicos, económicos u organizativos necesarios para garantizar de forma continuada el adecuado mantenimiento y supervisión de estas infraestructuras.

La persistencia de esta situación dificultaría asegurar unas condiciones homogéneas de seguridad operacional, incrementaría el riesgo de deterioro progresivo de determinadas instalaciones y podría comprometer su disponibilidad para la prestación de servicios de emergencia. Asimismo, impediría disponer de mecanismos objetivos y coordinados para planificar la evolución de estas infraestructuras en función de las necesidades territoriales y operativas existentes en la Comunidad de Madrid.

**b) Alternativa de actuar mediante instrumentos de colaboración individualizados sin regulación específica**

También se ha valorado la posibilidad de abordar estas necesidades exclusivamente mediante convenios o acuerdos individuales con los titulares de las instalaciones, sin aprobar una regulación específica.

No obstante, esta alternativa no permitiría establecer un marco común de actuación para el conjunto de las infraestructuras, ni definir criterios homogéneos para la integración, permanencia y revisión de las instalaciones. Tampoco garantizaría una planificación coordinada de las actuaciones de mantenimiento, conservación y mejora necesarias para asegurar la adecuada cobertura territorial de los servicios de emergencia.

**c) Alternativa elegida**

La aprobación del presente decreto constituye la opción más adecuada para alcanzar los objetivos perseguidos, al permitir establecer un marco jurídico común para la gestión coordinada de los helipuertos de emergencia de interés regional, definir criterios objetivos para la configuración y evolución de la red, optimizar la utilización de los recursos públicos destinados a estas infraestructuras y garantizar unas condiciones adecuadas de seguridad operacional y disponibilidad para la prestación de los servicios de emergencia.

Esta solución proporciona además los instrumentos necesarios para adaptar la red a la evolución de las necesidades operativas y territoriales de la Comunidad de Madrid, favoreciendo una planificación integral de las infraestructuras aeronáuticas de emergencia y una utilización más eficiente de los recursos públicos disponibles.

## 2.3. ADECUACIÓN A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN

El contenido de la norma es conforme a los principios de buena regulación previstos en los artículos 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y 2 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

Da cumplimiento a los principios de necesidad y eficacia 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, logrando 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 la regulación contenida en el presente decreto se limita a establecer las medidas necesarias para garantizar una gestión coordinada de los helipuertos de emergencia de interés regional, así como para asegurar que las instalaciones integradas en la red mantengan unas adecuadas condiciones de seguridad operacional. A tal efecto, la norma define los requisitos y parámetros para la integración y permanencia de los helipuertos en la red, regula los procedimientos necesarios para su constitución, revisión y actualización, crea los mecanismos de coordinación imprescindibles para su funcionamiento y prevé los instrumentos de colaboración necesarios con las entidades titulares de las instalaciones. Todo ello se realiza mediante medidas estrictamente vinculadas a la finalidad perseguida, sin imponer obligaciones adicionales que no resulten necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento de la red y la prestación eficaz de los servicios de emergencia.

Se ajusta al principio de seguridad jurídica, al integrarse de forma coherente en el marco normativo establecido por la Ley 3/2010, de 22 de junio, así como por la normativa estatal y europea aplicable en materia de instalaciones aeronáuticas y seguridad operacional. La norma establece de forma clara los requisitos de integración y permanencia de los helipuertos en la red, las funciones del gestor, los procedimientos de constitución, revisión y modificación de la red y los mecanismos de coordinación entre las administraciones implicadas, configurando un marco regulatorio estable, predecible y accesible para todos los sujetos afectados.

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 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, 4.2.a) y d), 5 y 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo. Además, una vez aprobada la norma será objeto de publicación en el Portal de Transparencia.

La norma es asimismo coherente con los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, puesto que las actuaciones derivadas de la gestión de la red

de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública (en adelante, la Red) se financiarán con cargo a los créditos presupuestarios existentes de la Comunidad de Madrid, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias de cada ejercicio. La aplicación de la norma no implica la creación de nuevas estructuras administrativas permanentes ni genera compromisos automáticos de gasto futuro, quedando la ejecución de las actuaciones previstas sujeta a la planificación presupuestaria correspondiente y a la normativa vigente en materia de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

### 2.4. PLAN NORMATIVO

Este decreto se encuentra incluido en el Plan Normativo de la Comunidad de Madrid para la XIII Legislatura (2023-2027), aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 20 de diciembre de 2023, dentro de la planificación normativa correspondiente a la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

### 2.5. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

#### a) Contenido

El proyecto normativo se estructura en un preámbulo, cuatro capítulos, quince artículos, una disposición transitoria, tres disposiciones finales y un anexo.

El capítulo I, compuesto por los artículos 1 a 3, contiene las disposiciones generales relativas al objeto, ámbito de aplicación y definiciones necesarias para la aplicación de la norma.

El capítulo II, integrado por los artículos 4 a 6, regula la configuración y organización de la Red, estableciendo los requisitos y parámetros para la integración y permanencia de los helipuertos, así como las funciones atribuidas al gestor de la Red.

El capítulo III, formado por los artículos 7 a 13, regula el procedimiento de constitución, revisión y modificación de la Red, el régimen aplicable a los helipuertos no integrados, las modificaciones de los helipuertos integrados en la Red, la financiación de las actuaciones y la inscripción en el Registro de Instalaciones Aeronáuticas.

El capítulo IV, integrado por los artículos 14 y 15, regula los mecanismos de coordinación y colaboración institucional, incluyendo la creación de la Comisión de la red de helipuertos de emergencia de interés regional y el régimen de los convenios de colaboración con las entidades titulares de las instalaciones.

La disposición transitoria única regula el régimen aplicable a las instalaciones hasta la formalización de los convenios previstos en el artículo 15.

La disposición final primera recoge el título competencial que ampara la aprobación de la norma.

La disposición final segunda habilita a la dirección general competente en materia de transportes para dictar las resoluciones e instrucciones necesarias para la aplicación del decreto y para la actualización técnica de su anexo.

La disposición final tercera establece su entrada en vigor.

Por último, el anexo desarrolla la valoración de parámetros que deberán aplicarse para evaluar la integración y permanencia de los helipuertos en la Red, estableciendo los criterios que permiten determinar de forma objetiva la relevancia operativa y territorial de cada helipuerto.

El proyecto de decreto crea y regula la red de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública en la Comunidad de Madrid, estableciendo los requisitos y parámetros aplicables para la integración y permanencia de los helipuertos, los procedimientos para la constitución, revisión y modificación de la Red, las funciones de su gestor, los mecanismos de coordinación institucional y el régimen de colaboración con las entidades titulares mediante convenios.

Asimismo, la norma regula el régimen de financiación de las actuaciones derivadas de la gestión de la Red, la actualización del Registro de Instalaciones Aeronáuticas y la posibilidad de promover nuevas infraestructuras cuando resulte necesario para mejorar la cobertura territorial o los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia.

**b) Análisis jurídico**

**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**

La Comunidad de Madrid ostenta competencia exclusiva en materia de aeropuertos y helipuertos deportivos, así como sobre aquellos que no desarrollen actividades comerciales, de conformidad con el artículo 26.1.7 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero.

Asimismo, de acuerdo con el artículo 28.1.7 del citado Estatuto, corresponde a la Comunidad de Madrid la ejecución de la legislación del Estado en materia de aeropuertos y helipuertos de interés general cuya gestión directa no se reserve al Estado.

Las instalaciones objeto del presente decreto son helipuertos destinados prioritariamente a operaciones de emergencia que no desarrollan actividades comerciales, por lo que su regulación se encuentra comprendida dentro del ámbito de las competencias exclusivas de la Comunidad de Madrid.

Por otra parte, la Ley 3/2010, de 22 de junio, establece el régimen jurídico aplicable a las instalaciones aeronáuticas comprendidas dentro de su ámbito de aplicación y atribuye a los órganos competentes de la Comunidad de Madrid funciones de autorización, supervisión, inspección y registro de dichas instalaciones.

La competencia material para el ejercicio de dichas funciones corresponde a la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, a través de la Dirección General de Transportes y Movilidad, de conformidad con lo previsto en la citada Ley 3/2010, de 22 de junio, y en el Decreto 244/2023, de 4 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

En este marco competencial, el objeto del proyecto de decreto se circunscribe exclusivamente a la creación, gestión, coordinación y funcionamiento de una red de helipuertos de emergencia desde la perspectiva de la infraestructura aeronáutica y de su operatividad. La norma regula aspectos relativos a la integración de instalaciones en la red, su mantenimiento, conservación, supervisión y utilización operativa, así como los mecanismos de coordinación entre las administraciones y organismos implicados.

Por el contrario, la norma no regula ni altera la planificación, organización o prestación de la asistencia sanitaria urgente, ni las competencias atribuidas a la Consejería de Sanidad o a los organismos responsables de las emergencias sanitarias. La determinación de los recursos asistenciales, los procedimientos de actuación sanitaria, la organización territorial de la atención urgente y la definición de las necesidades sanitarias continúan correspondiendo íntegramente a los órganos competentes en materia sanitaria, de conformidad con la normativa sectorial aplicable.

La inclusión de representantes de la Consejería de Sanidad y de SUMMA 112 en los órganos de coordinación previstos en el proyecto responde precisamente a la necesidad de garantizar la adecuada colaboración interadministrativa y la consideración de las necesidades operativas de los servicios sanitarios de emergencia en relación con el uso de las infraestructuras aeronáuticas, sin que ello suponga la asunción por esta norma de competencias propias de planificación o gestión sanitaria.

Por otra parte, el contenido de la norma resulta igualmente compatible con la normativa estatal en materia aeronáutica, así como con la normativa de la Unión Europea aplicable a las operaciones de helicópteros y a la utilización de lugares de operación («operating sites»), sin alterar las competencias que corresponden a las autoridades aeronáuticas estatales.

En consecuencia, debe concluirse que el proyecto de decreto se ajusta al orden constitucional y estatutario de distribución de competencias, al regular exclusivamente materias relacionadas con la planificación, coordinación y gestión de infraestructuras aeronáuticas de competencia autonómica, sin incidir en las competencias propias de planificación y organización de la asistencia sanitaria urgente atribuidas a la Consejería de Sanidad y manteniendo plena coherencia con el resto del ordenamiento jurídico estatal y europeo aplicable.

**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.

**Rango normativo propuesto**

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, atribuye a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de aeropuertos y helipuertos deportivos, así como sobre aquéllos que no desarrollen actividades comerciales.

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 por la Ley 3/2010, de 22 de junio. La competencia para su aprobación 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, los criterios de funcionamiento y los mecanismos de coordinación necesarios para la constitución, gestión y desarrollo de la red de helipuertos de emergencia de interés regional y titularidad pública.

**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, 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 al régimen jurídico de los órganos colegiados previsto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre. La Comisión tiene la naturaleza de órgano colegiado de acuerdo con lo previsto en el artículo 22.1 de dicha ley, al atribuírsele funciones de valoración, análisis, coordinación, propuesta e informe en relación con la composición, funcionamiento y desarrollo de la Red.

Asimismo, la Comisión se configura como un órgano de carácter permanente, vinculado a la gestión ordinaria de la Red y al ejercicio continuado de las funciones de coordinación, evaluación y seguimiento previstas en el decreto. Su actividad no responde a una necesidad temporal o coyuntural, sino que resulta necesaria durante toda la vigencia de la norma para garantizar la revisión periódica de la composición de la Red, el análisis de las necesidades operativas de los servicios de emergencia y la formulación de las propuestas que correspondan en relación con la incorporación, permanencia o exclusión de instalaciones.

Por ello, se considera justificada la vigencia indefinida de la Comisión, al tratarse de un órgano instrumental imprescindible para el adecuado funcionamiento del sistema de gestión previsto en el presente decreto y para el cumplimiento continuado de las

finalidades de interés público que persigue la norma, de conformidad con lo previsto en el artículo 3.6 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

En resumen, 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.

**Normas derogadas**

La aprobación del presente decreto no implica la derogación expresa de ninguna disposición normativa vigente.

La norma se integra en el ordenamiento jurídico autonómico como desarrollo de las competencias atribuidas a la Comunidad de Madrid en materia de instalaciones aeronáuticas, complementando el marco regulador establecido por la Ley 3/2010, de 22 de junio, sin producir efectos derogatorios sobre otras disposiciones de carácter general.

## 3. ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS ECONÓMICOS Y SOCIALES Y DETECCIÓN Y MEDICIÓN DE CARGAS ADMINISTRATIVAS

### 3.1. IMPACTO ECONÓMICO

**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.

### 3.2. 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.

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 15 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.

### 3.3. IMPACTOS SOCIALES

#### 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 adelante, Decreto 241/2023, de 20 de septiembre), 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

El Informe sobre el impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia se solicita a la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad, de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, de conformidad con el artículo 7.3.c) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, en relación con el artículo 22 *quinquies* de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, y en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, el artículo 47 de la Ley 4/2023, de 22 de marzo, de Derechos, Garantías y Protección Integral de la Infancia y la Adolescencia de la Comunidad de Madrid, y el artículo 7.15 del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre..

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.

### 3.4. 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.

### 3.5. 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 15 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.

## 4. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS REALIZADAS

### 4.1. Consulta pública previa

De conformidad con lo establecido en los artículos 60.1 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, y 4.2.a) y 5.1 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, 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 de marzo de 2026 y el 13 de abril de 2026, ambos inclusive.

Durante dicho trámite no se recibieron aportaciones.

### 4.2. 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, durante la tramitación del proyecto se han recabado o se recabarán los informes preceptivos y facultativos que se indican a continuación. A efectos expositivos, se distinguen los informes solicitados de forma simultánea durante la fase inicial de tramitación del proyecto de aquéllos que, de acuerdo con el procedimiento de elaboración normativa, se solicitarán una vez finalizados los trámites de audiencia e información pública.

#### 4.2.1. Informes preceptivos solicitados durante la tramitación simultánea del proyecto

– **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 la igualdad efectiva de mujeres y hombres y en virtud del artículo 9.1b) del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre.

– **Informe de impacto en la infancia, en la adolescencia y en la familia,** 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, y el artículo 7.15 del Decreto 241/2023, de 20 de septiembre.

**- 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; en el artículo 5.1.k) del Decreto 230/2023, de 6 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo; y de acuerdo con los criterios contenidos en el informe de la Dirección General de Presupuestos de 7 de marzo de 2024.

- **Informe de la Dirección General de Recursos Humanos,** de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, de conformidad con lo previsto en el artículo 7 del Decreto 230/2023, de 6 de septiembre, del Consejo de Gobierno, y el informe de la Dirección General de Recursos Humanos, de 8 de abril de 2024, dado que con el proyecto de decreto se crea la Comisión de la red de helipuertos como órgano colegiado.

–**Informes 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.

**4.2.2. Informes preceptivos a emitir tras los trámites de audiencia e información pública**

–**Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras**, emitido de conformidad con lo previsto en los artículos 4.2.e) y 8.5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

– **Informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid**, preceptivo de conformidad con lo previsto en el artículo 4.1.a) de la Ley 3/1999, de 30 de marzo, de Ordenación de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid, y en 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, y en el artículo 4.2.g) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

**4.2.3. Informes facultativos o complementarios**

- **Informe de la Dirección General de Atención al Ciudadano y Transparencia**, de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local, al amparo lo dispuesto en el Decreto 85/2002, de 23 de mayo, por el que se regulan los Sistemas de Evaluación de la Calidad de los Servicios Públicos y se aprueban los Criterios de Calidad de la Actuación Administrativa en la Comunidad de Madrid (artículo 4.g) y criterio 12) (en adelante, Decreto 85/2002, de 23 de mayo), y al Decreto 229/2023, de 6 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local (artículo 9.2.f), en particular, cuando se trate de la regulación de nuevos procedimientos administrativos o las modificaciones de los ya existentes; en este caso concreto, el procedimiento previsto en el artículo 7 del proyecto de decreto.

- **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.

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

### 4.3. 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.

#### 4.3.1. Informe de impacto por razón de género

Con fecha 28 de agosto de 2026, la Dirección General de la Mujer emitió el Informe de Impacto por Razón de Género n.º 106/2026, relativo al proyecto de decreto por el que se crea y regula la red de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública en la Comunidad de Madrid. El informe concluye que el proyecto normativo presenta un **impacto neutro por razón de género**, al no apreciarse efectos diferenciados sobre mujeres y hombres ni incidencia alguna sobre la igualdad efectiva entre ambos sexos. No se formularon observaciones al texto del proyecto.

#### 4.3.2. Informe de impacto en materia de familia, infancia y adolescencia

Con fecha 28 de agosto de 2026, la Dirección General de Infancia, Familia y Fomento de la Natalidad emitió el correspondiente informe de impacto en materia de familia, infancia y adolescencia.

En dicho informe se concluye que el proyecto normativo **no genera impacto en materia de familia, infancia y adolescencia**, por tratarse de una regulación de carácter organizativo, territorial y aeronáutico destinada a la gestión y coordinación de infraestructuras públicas para emergencias, sin establecer medidas específicamente dirigidas a dichos colectivos ni afectar a sus derechos, prestaciones o mecanismos de protección. En consecuencia, no se formularon observaciones al texto del proyecto.

#### 4.3.3. Informe de impacto en salud

Con fecha 24 de septiembre de 2026, la Dirección General de Salud Pública, de la Consejería de Sanidad, emitió el correspondiente Informe de Evaluación de Impacto en Salud sobre el proyecto de decreto por el que se crea y regula la red de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública en la Comunidad de Madrid.

En dicho informe se identifican como principales determinantes de salud afectados la accesibilidad a los servicios sanitarios de urgencia, los tiempos de respuesta ante emergencias médicas, la seguridad de la población, la organización y eficiencia de los servicios de emergencia, la cohesión territorial y la capacidad de respuesta ante

incidentes de protección civil y catástrofes. Asimismo, se señala que la población potencialmente beneficiada incluye especialmente a los habitantes de municipios rurales o con menor accesibilidad a centros hospitalarios, así como a personas en situación de emergencia médica y colectivos especialmente vulnerables.

El informe concluye que la norma presenta un **impacto global favorable en la salud** de la población, al contribuir a mejorar la accesibilidad a la atención sanitaria urgente, reforzar la capacidad de respuesta ante emergencias y favorecer la equidad territorial en el acceso a recursos asistenciales especializados. Asimismo, no formula recomendaciones específicas adicionales al contenido del proyecto normativo.

#### 4.3.4. Informe de la Dirección General de Presupuestos

Con fecha 7 de septiembre de 2026, la Dirección General de Presupuestos emitió informe sobre el proyecto normativo, formulando observaciones relativas a la justificación de la estimación presupuestaria de 150.000 euros anuales y a la necesidad de precisar expresamente que la participación en la Comisión de la Red no daría derecho a percibir retribuciones, indemnizaciones o compensaciones económicas.

Las observaciones formuladas fueron aceptadas y atendidas mediante la ampliación del apartado relativo al impacto presupuestario de la memoria del análisis de impacto normativo, incorporando el desglose y las hipótesis utilizadas para la estimación de las necesidades presupuestarias de la Red, así como mediante la modificación del artículo 14 del proyecto de decreto para recoger expresamente que la participación en la Comisión no dará derecho a retribuciones, indemnizaciones, dietas ni compensaciones económicas.

Posteriormente, con fecha 21 de septiembre de 2026, la Dirección General de Presupuestos, de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, emitió **informe favorable sobre el proyecto de decreto** por el que se crea y regula la red de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública en la Comunidad de Madrid.

En dicho informe se analiza el impacto presupuestario derivado de las actuaciones de gestión, mantenimiento, conservación, mejora y adaptación de las instalaciones integradas en la Red, así como la incidencia económica derivada de la creación y funcionamiento de la Comisión.

El informe concluye favorablemente, señalando que la creación y funcionamiento de la Comisión **no supondrá incremento de gasto público** y que cualquier gasto derivado de la aplicación de la norma deberá financiarse con los créditos disponibles en la sección presupuestaria competente y contemplarse adecuadamente en los ejercicios futuros correspondientes.

#### 4.3.5. Informe de la Dirección General de Recursos Humanos

Con fecha 1 de septiembre de 2026, la Dirección General de Recursos Humanos, de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, emitió informe sobre el proyecto de

decreto por el que se crea y regula la red de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública en la Comunidad de Madrid.

En dicho informe se indicó que la aplicación de la norma podía presentar incidencia en materia de personal y posibles costes asociados. Asimismo, se señaló que la Memoria del Análisis de Impacto Normativo (MAIN) no contemplaba la emisión del informe preceptivo de la Dirección General de Recursos Humanos previsto en el artículo 67.3 de la Ley 5/2025, de 19 de junio, de Hacienda de la Comunidad de Madrid, por lo que se indicó la necesidad de remitir el proyecto normativo a dicho centro directivo para la emisión del correspondiente informe.

Posteriormente, tras el envío de la solicitud formal de informe preceptivo a la Dirección General de Recursos Humanos, dicha Dirección General emitió, con fecha 22 de septiembre de 2026, **informe favorable sobre el proyecto normativo condicionado a que se atienda la observación realizada**:

**Comisión de la Red de Helipuertos (artículo 14 en versión final del proyecto)**

La Dirección General de Recursos Humanos advierte que el Decreto regula la composición y funciones de la Comisión de la Red, pero no indica si sus miembros percibirán retribuciones o indemnizaciones. Por ello solicita incorporar un apartado en el citado artículo que haga constar expresamente que los miembros o participantes de la Comisión no percibirán retribución, indemnización ni compensación económica alguna por su participación.

Esta observación queda atendida con la incorporación del siguiente texto en el apartado 9 del artículo:

"*La creación y funcionamiento de la Comisión no supondrá incremento del gasto público ni de las dotaciones de personal. La condición de miembro de la Comisión, así como la asistencia a sus reuniones o la participación en sus trabajos, no dará derecho a percibir retribuciones, indemnizaciones, dietas ni compensaciones económicas de ningún tipo con cargo a los presupuestos de la Comunidad de Madrid.*"

También se hace constar en la MAIN expresamente que la asistencia o participación en las reuniones de esta Comisión no generará derecho a percibir retribución, indemnización ni compensación económica alguna para sus miembros.

Finalmente, la Dirección General de Recursos Humanos concluye que el coste estimado de 150.000 euros anuales previsto en la memoria corresponde a actuaciones de gestión, mantenimiento, conservación y mejora de los helipuertos, imputables al Capítulo 6 del presupuesto, por lo que el proyecto no genera incremento de los gastos de personal del Capítulo 1.

**4.3.6. Informes de las secretarías generales técnicas de las distintas consejerías**

Se han recibido los siguientes informes:

**a) Informe de la Dirección General de Emergencias (ASEM112)**

Con fecha 2 de septiembre de 2026, la Dirección General de Emergencias formuló observaciones relativas al ámbito de aplicación del proyecto normativo respecto de las instalaciones gestionadas por dicho organismo, la participación de ASEM112 en la Comisión de la Red y la coordinación respecto de determinadas actuaciones que pudieran afectar a sus instalaciones y servicios.

Las observaciones han sido analizadas por esta Dirección General, incorporándose al expediente las modificaciones y aclaraciones consideradas procedentes.

**Observación primera. Necesidad de delimitar con claridad el ámbito de aplicación respecto de las instalaciones vinculadas a la ASEM.** Se acepta la observación.

Con el fin de delimitar con mayor claridad el ámbito de aplicación del proyecto de decreto y evitar interpretaciones extensivas respecto de instalaciones destinadas principalmente a la prestación de servicios de prevención y extinción de incendios, salvamento, rescate y protección civil, se ha incorporado al artículo 2 una referencia expresa excluyendo dichas instalaciones cuando sean gestionadas por la Dirección General de Emergencias, sin perjuicio de su utilización ocasional por otros servicios de emergencia.

Asimismo, esta precisión ha sido tenida en cuenta en la redacción del artículo 4 relativo a la configuración de la Red, reforzando el carácter prioritariamente sanitario de las instalaciones que la integran.

**Observación segunda. Preservación de la gestión unitaria de las helibases e instalaciones aeronáuticas adscritas a la Dirección General de Emergencias.** Se considera atendida mediante la aceptación de la observación primera.

Una vez delimitado expresamente el ámbito de aplicación del proyecto de decreto y excluidas las instalaciones destinadas principalmente a los servicios de prevención y extinción de incendios, salvamento, rescate y protección civil gestionadas por la Dirección General de Emergencias, no resulta necesario introducir modificaciones adicionales en la regulación propuesta.

**Observación tercera. Participación de la ASEM 112 en la Comisión de la Red de Helipuertos.** Se acepta parcialmente la observación.

En el proyecto de decreto ya se ha tenido en cuenta la coordinación entre los distintos organismos que desarrollan servicios de emergencia mediante helicópteros en la Comunidad de Madrid. No obstante, dado que las instalaciones gestionadas por la Dirección General de Emergencias quedan excluidas del ámbito de aplicación del proyecto de decreto en los términos previstos en la observación primera, no se considera necesario incorporar a la ASEM 112 como miembro permanente de pleno derecho de la Comisión.

Se ha establecido la posibilidad de convocar a otros representantes de organismos que puedan estar afectados por los temas tratados en el Comisión, quienes no tendrán derecho a voto en las decisiones finales que se tomen, pero si voz en los asuntos que les afecten.

**Observación cuarta. Necesidad de concretar el alcance del concepto de gestión y mantenimiento.** No se acepta la observación.

El objeto del proyecto de decreto es la creación y regulación de una red de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública, así como la determinación de su régimen organizativo y de gestión. En este contexto, no resulta necesario ni conveniente establecer en la norma una enumeración exhaustiva de las actuaciones materiales comprendidas en las funciones de gestión, conservación, mantenimiento o protección de las instalaciones.

Corresponde al gestor de la Red, como responsable de las infraestructuras integradas en la misma, adoptar las medidas que en cada caso resulten necesarias para garantizar que las instalaciones se encuentren disponibles para la realización de operaciones aeronáuticas en condiciones adecuadas de seguridad y operatividad.

Las necesidades concretas de conservación, mantenimiento, protección, vigilancia, control de accesos u otras actuaciones complementarias vendrán determinadas por las características específicas de cada instalación, su localización, entorno, nivel de utilización y usos operacionales previstos, y deberán abordarse mediante los correspondientes instrumentos de gestión, coordinación o colaboración que resulten procedentes.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que las instalaciones destinadas principalmente a la prestación de servicios de prevención y extinción de incendios, salvamento, rescate y protección civil gestionadas por la Dirección General de Emergencias quedan excluidas del ámbito de aplicación del proyecto de decreto, por lo que las consideraciones formuladas respecto de dichas infraestructuras no resultan aplicables al objeto de la regulación proyectada.

**Observación quinta. Necesidad de garantizar la coordinación previa ante modificaciones de instalaciones o de sus usos operacionales.** No se acepta la observación.

De acuerdo con la delimitación del ámbito de aplicación prevista en la observación primera, las instalaciones gestionadas por la Dirección General de Emergencias no formarán parte de la red regulada por el proyecto de decreto, por lo que no se considera adecuado establecer un mecanismo específico de informe previo por parte de la ASEM 112 para la ejecución de actuaciones de adecuación, mejora o modificación en instalaciones que quedan fuera de su ámbito de competencia y utilización ordinaria.

Sin perjuicio de lo anterior, esta Dirección General considera imprescindible mantener mecanismos de coordinación institucional. En consecuencia, cuando las actuaciones o modificaciones previstas en instalaciones integradas en la red puedan afectar a los servicios prestados por la ASEM 112, se garantizarán las comunicaciones y la coordinación necesarias con dicho organismo, así como su participación en las reuniones de la Comisión de la Red cuando proceda.

**Observación sexta. Consideración de las repercusiones económicas y operativas sobre las actividades desarrolladas desde las helibases de la ASEM 112.** No es de aplicación la observación. Se considera que no aplica al ser aceptada la observación primera.

La exclusión expresa del ámbito de aplicación del proyecto de decreto de las instalaciones destinadas principalmente a la prestación de servicios de prevención y extinción de incendios, salvamento, rescate y protección civil gestionadas por la

Dirección General de Emergencias elimina los efectos organizativos, operativos y presupuestarios señalados en la observación, por lo que no resulta necesario realizar modificaciones adicionales en el texto proyectado.

**b) Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Sanidad**

Con fecha 8 de septiembre de 2026, la Secretaría General Técnica de la Consejería de Sanidad emitió informe sobre el proyecto de decreto por el que se crea y regula la red de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública en la Comunidad de Madrid.

En dicho informe se formulan diversas observaciones relativas a la participación de los órganos competentes en materia sanitaria en determinados procedimientos previstos en la norma, a la valoración de nuevas infraestructuras asociadas a la mejora de la cobertura sanitaria, a la modificación de los usos operacionales de determinadas instalaciones y al análisis del impacto en salud de la iniciativa normativa. Asimismo, se propone reforzar en la memoria la delimitación competencial entre la gestión de infraestructuras aeronáuticas objeto del proyecto y las competencias propias de planificación y prestación de la asistencia sanitaria urgente.

Las observaciones han sido objeto de análisis por el centro directivo promotor y se han incorporado al expediente las adaptaciones que han resultado procedentes.

**Observación primera. Participación de la Consejería de Sanidad en los procedimientos de constitución, revisión y modificación de la red.** Se considera atendida la observación.

El proyecto de decreto contempla expresamente la participación permanente de la Consejería competente en materia de sanidad en la Comisión de la red de helipuertos de emergencia de interés regional, así como la participación de un representante de SUMMA 112. Asimismo, entre las funciones atribuidas a dicha Comisión se encuentran la formulación de propuestas relativas a la inclusión, permanencia o exclusión de instalaciones en la red, el análisis de las necesidades operativas comunicadas por SUMMA 112 y la valoración de la necesidad de nuevas instalaciones aeronáuticas vinculadas a los servicios de emergencia.

Por ello, se considera que la participación de los órganos sanitarios en los procedimientos de constitución, revisión y modificación de la red queda suficientemente garantizada a través de su integración en el órgano colegiado que interviene en dichos procedimientos y que formula las correspondientes propuestas.

**Observación segunda. Incorporación de informes preceptivos de la Consejería de Sanidad y refuerzo de sus funciones en el seno de la Comisión de la Red de Helipuertos.** No se acepta la observación.

El proyecto de decreto ya garantiza la adecuada participación de la Consejería de Sanidad y de SUMMA 112 en los procesos de análisis, valoración y propuesta de actuaciones que puedan afectar a la prestación de dichos servicios, mediante su presencia permanente, con voz y voto, en la Comisión de la Red. En este órgano colegiado se analizan las necesidades operativas asociadas a la red, incluidas las

comunicadas por SUMMA 112, y se valoran las propuestas relativas tanto a la implantación de nuevas infraestructuras como a la evolución de las existentes.

En este sentido, la Comisión constituye el cauce ordinario de coordinación entre los distintos organismos con competencias concurrentes, permitiendo que las necesidades asistenciales y operativas sean examinadas con carácter previo a la adopción de las decisiones correspondientes. Asimismo, nada impide que, cuando las circunstancias concretas de una actuación así lo aconsejen, puedan recabarse informes o documentación complementaria de los órganos competentes; sin embargo, no se considera conveniente imponer normativamente un trámite preceptivo adicional para todos los supuestos, por cuanto ello podría introducir rigideces procedimentales incompatibles con la necesaria agilidad en la planificación y gestión de una red de infraestructuras destinada prioritariamente a la atención de emergencias.

Por ello, se entiende que la participación institucional de la Consejería de Sanidad y de SUMMA 112 en la Comisión proporciona un nivel de intervención suficiente para garantizar la adecuada consideración de las necesidades asistenciales, sin que resulte necesario atribuir funciones específicas de informe preceptivo ni incorporar nuevos trámites obligatorios en la regulación propuesta.

**Observación tercera. Adecuación de la propuesta normativa al orden de distribución de competencias.** Se acepta la observación.

Se ha modificado la memoria para reforzar la diferenciación entre el objeto propio de la norma, centrado en la planificación, gestión y coordinación de infraestructuras aeronáuticas de emergencia, y las competencias atribuidas a la Consejería de Sanidad en materia de planificación y organización de la asistencia sanitaria urgente.

A tal efecto, se ha incorporado una referencia expresa indicando que el decreto regula exclusivamente aspectos relativos a las infraestructuras aeronáuticas y a su gestión coordinada, sin afectar al ejercicio de las competencias sanitarias que corresponden a los órganos competentes de la Consejería de Sanidad.

**Observación cuarta. Incorporación del impacto en salud en la MAIN.** Se acepta la observación.

Se ha incorporado en la memoria del análisis de impacto normativo la referencia al impacto en salud derivado de la norma proyectada, incluyendo su reflejo en la ficha de resumen ejecutivo, en el apartado correspondiente a “otros impactos”, así como en el apartado correspondiente de la memoria.

Asimismo, se ha completado el apartado con referencia a la solicitud y valoración del correspondiente informe de impacto en salud previsto en el artículo 35 de la Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública.

**c) Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Digitalización**

Con fecha 8 de septiembre de 2026, la Secretaría General Técnica de la Consejería de Digitalización, a través de su Subdirección General de Régimen Jurídico y Desarrollo Normativo, emitió informe sobre el proyecto de decreto por el que se crea y regula la red de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública en la Comunidad de Madrid.

En dicho informe se indica que, una vez consultadas las direcciones generales y organismos dependientes de dicha consejería, **no se formulan observaciones al contenido de la norma**, considerándose favorable el texto remitido a efectos de la tramitación del expediente.

**d) Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo**

Con fecha 9 de septiembre de 2026, la Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo formuló una observación relativa a la necesidad de incorporar referencia expresa en la memoria al informe emitido por la Dirección General de Recursos Humanos.

La observación fue aceptada, procediéndose a la actualización de la memoria del análisis de impacto normativo a fin de incorporar dicha referencia.

**e) Informe de la Dirección General de Atención al Mayor y a la Dependencia**

Con fecha 3 de septiembre de 2026, la Dirección General de Atención al Mayor y a la Dependencia formuló observaciones relativas a la definición jurídica del gestor de la Red, la regulación de la construcción de nuevos helipuertos, el sistema de puntuación previsto para la integración de instalaciones y la disposición final del proyecto normativo.

Asimismo, manifestó que la iniciativa normativa contribuirá a dotar a la Comunidad de Madrid de infraestructuras que faciliten una respuesta rápida y eficaz ante situaciones de emergencia en beneficio de la población mayor y de las personas en situación de dependencia. Las observaciones formuladas han sido analizadas durante la tramitación del proyecto.

**Observación primera. Definición jurídica del gestor de la red.** Se acepta la observación.

Se ha revisado el texto del proyecto de decreto para corregir la falta de coherencia detectada entre el artículo 3.d), que define al gestor de la red como una "persona jurídica", y el artículo 6, que atribuye dicha función a la dirección general competente en la materia, órgano administrativo carente de personalidad jurídica propia. En consecuencia, se ha homogeneizado la definición del gestor en ambos preceptos, atribuyendo la gestión de la red a la dirección general competente en materia de transportes, en su condición de órgano administrativo, se ha modificado su referencia actual a “persona jurídica”, eliminando cualquier referencia que pueda inducir a confusión sobre su naturaleza jurídica.

**Observación segunda. Regulación de la construcción de nuevos helipuertos y sistema de puntuación establecido para la integración de las infraestructuras en la Red.** No se acepta la observación.

Se mantiene el texto redactado. Tras revisar nuevamente estos aspectos, se considera que la regulación proyectada relativa a la construcción de nuevos helipuertos, así como el sistema de puntuación previsto para la integración de infraestructuras en la Red,

responde a criterios técnicos objetivos, desarrollados y justificados en esta memoria, orientados a garantizar la cobertura sanitaria de emergencia, la idoneidad técnica de las instalaciones y la aplicación de criterios homogéneos y no discrecionales en su incorporación a la Red. Dicho sistema constituye, además, un elemento esencial del modelo de gestión diseñado, por lo que se considera que su regulación en el proyecto del decreto resulta adecuada y necesaria, sin perjuicio de que su desarrollo y aplicación concreta pueda precisarse posteriormente mediante los correspondientes instrumentos técnicos de gestión.

**Observación tercera. Disposición Final única: falta de referencia a la habilitación normativa.** Se acepta la observación.

Se ha incorporado otra disposición final. La disposición final primera del proyecto de decreto incluye el título competencial, como referencia expresa a la habilitación normativa en virtud de la cual se dicta la norma en los términos exigidos por las directrices de técnica normativa.

**Comentario adicional. Perspectiva de la población mayor y de las personas en situación de dependencia.** Se acepta el comentario.

Se comparte la valoración realizada desde la perspectiva del ámbito de la población mayor y del colectivo de personas en situación de dependencia, en el sentido de que la iniciativa normativa dotará al ejecutivo de la Comunidad de Madrid de unas infraestructuras básicas que facilitarán una respuesta rápida y eficaz ante situaciones de emergencia, contribuyendo así a la protección de dichos colectivos.

**f) Informe de la Dirección General de Atención al Ciudadano y Transparencia**

Con fecha 22 de septiembre de 2026, la Dirección General de Atención al Ciudadano y Transparencia emitió **informe favorable sobre el proyecto de decreto** por el que se crea y regula la red de helipuertos de emergencia de interés regional de titularidad pública en la Comunidad de Madrid.

En dicho informe se concluye que el proyecto normativo no establece procedimientos administrativos ni formularios normalizados, por lo que no se formulan observaciones al contenido de la regulación propuesta. No obstante, se indica que la solicitud de informe no debió realizarse al amparo del Decreto 85/2002, de 23 de mayo, al no resultar de aplicación a la tramitación del proyecto, considerando más adecuada su solicitud en el marco del procedimiento de elaboración de disposiciones normativas previsto en el Decreto 52/2021, de 24 de marzo.

No se formularon observaciones materiales al texto del proyecto de decreto.

**4.3.7. Informe de coordinación y calidad normativa**

De conformidad con los artículos 34 de la Ley 11/2022, de 21 de diciembre; 4.2.c) y 8.4 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo; y 25.3.a) del Decreto 229/2023, de 6 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de

la Consejería de Presidencia, Justicia y Administración Local, se solicita el informe de coordinación y calidad normativa a la Secretaría General Técnica de dicha consejería.

Con fecha 7 de septiembre de 2026, la Oficina de Calidad Normativa emitió el Informe 48/2026, en el que se incluyen observaciones sobre el proyecto de decreto y sobre el texto de la memoria del análisis de impacto normativo, con la indicación de que aquellas recomendaciones u observaciones que no hayan sido aceptadas deberán incluirse de manera específica en la MAIN, como justificación de la oportunidad y acierto del criterio adoptado.

Con respecto al texto del **proyecto de decreto**, se indican las siguientes justificaciones a las recomendaciones que no han sido aceptadas:

**Observación 3.3.1. (iii)**: *Se sugiere revisar la coherencia entre el artículo 7 y el anexo* en relación con la puntuación establecida para obtener una valoración favorable.

Se acepta parcialmente. La observación sugiere modificar el anexo para establecer que la puntuación exigida para obtener una valoración favorable sea «igual o superior a 4,5 puntos». No obstante, se ha optado por mantener la redacción actualmente prevista, conforme a la cual únicamente podrán obtener una valoración favorable las instalaciones que alcancen una puntuación superior a 4,5 puntos, por responder a la finalidad selectiva del sistema de valoración diseñado para la configuración de la Red. El objetivo de dicho sistema no es únicamente ordenar las instalaciones existentes, sino identificar aquellas que, por su relevancia operativa y territorial, presentan un interés regional suficiente para su integración en la Red.

Con el fin de eliminar la posible incoherencia señalada entre el artículo 7 y el anexo, se ha modificado la redacción del artículo 7, sustituyendo la referencia a una «puntuación mínima» por la exigencia de «obtener una valoración favorable conforme a lo previsto en el anexo». De este modo, el articulado remite directamente al criterio establecido en el anexo, manteniéndose la coherencia interna de la norma sin alterar el umbral de valoración definido por el proyecto.

La puntuación de 4,5 puntos no constituye un umbral mínimo de integración, sino el valor de referencia a partir del cual el sistema determina la existencia de una valoración favorable, que únicamente se obtiene cuando la puntuación resultante es superior a dicho valor.

Observación 3.3.1. (vi): *Se sugiere revisar los artículos 7 y 12, que contienen 10 y 8 apartados, respectivamente.*

Se acepta la observación parcialmente. Se ha revisado la estructura general del proyecto, incorporando una división en capítulos que mejora su sistemática y comprensión. Asimismo, se ha revisado la redacción y ordenación interna de los artículos para garantizar una secuencia lógica de su contenido.

Se considera, no obstante, que la fragmentación adicional de dichos artículos en nuevos preceptos independientes no aportaría una mejora sustancial en términos de claridad

normativa, dado que cada uno de ellos regula una materia homogénea y claramente delimitada.

Así, el artículo 7 regula el procedimiento de constitución de la Red, el artículo 8 el procedimiento de revisión de la Red y el artículo 9, la promoción e integración de nuevos helipuertos.

Por su parte, el artículo 14 regula íntegramente la Comisión de la Red de Helipuertos de Emergencia de Interés Regional, agrupando en un único precepto su composición, funciones y régimen de funcionamiento.

Por ello, se considera adecuada la estructura finalmente adoptada en el proyecto de decreto.

Observación 3.3.3. (ii) d): *Se sugiere valorar incluir la definición de «helipuerto» realizando una remisión a los artículos 4.1.c) y 2 de la Ley 3/2010, de 22 de junio. Adicionalmente, se sugiere valorar añadir las definiciones de «base de helicópteros sanitaria», «helipuerto sanitario» e «isócronas».*

Se acepta parcialmente la observación.

Se ha incorporado una definición de «base de helicópteros» en el artículo 3 del proyecto. No obstante, no se considera necesario incluir definiciones específicas de «helipuerto», «helipuerto sanitario» o «isócronas», al tratarse de conceptos suficientemente determinados por la normativa sectorial aplicable o utilizados por el decreto en su significado técnico habitual, sin que su ausencia genere problemas de interpretación de la norma.

Observación 3.3.3. (v) b): *Respecto al artículo 6 relativo al «Gestor de la red», en el apartado 2 se sugiere revisar la ordenación de los subapartados y se propone valorar el siguiente orden: b), c), a), d), f) y e).*

Se acepta parcialmente la observación. Se ha revisado la ordenación de las funciones atribuidas al gestor de la Red con el fin de mejorar su sistemática y comprensión. No obstante, no se ha seguido íntegramente el orden propuesto, al considerarse más adecuada una secuencia que refleje el desarrollo ordinario de las actuaciones atribuidas al gestor, comenzando por la verificación del cumplimiento de los requisitos de integración, continuando con las funciones de gestión y mantenimiento de la Red y finalizando con las actuaciones relativas a la incorporación, exclusión, modificación y publicación de las resoluciones correspondientes.

Observación 3.3.3. (vi) b): *Respecto al artículo 7, en los apartados 1 y 2, además de la observación 3.3.1.(iii) de este informe, se sugiere precisar que se trata de la «puntuación final establecida en el anexo».*

Se acepta parcialmente la observación. No se ha incorporado la referencia expresa a la «puntuación final establecida en el anexo», al haberse optado por una redacción que remite directamente al resultado de la evaluación prevista en dicho anexo. En consecuencia, los apartados 1 y 2 del artículo 7 exigen obtener una «valoración

favorable conforme a lo previsto en el anexo», lo que permite una mejor coordinación con la redacción del propio anexo y evita posibles dudas interpretativas sobre la puntuación exigida para la integración o permanencia de los helipuertos en la Red.

Observación 3.3.3. (vi) e): *Respecto al artículo 7, se sugiere revisar la redacción del apartado 7 con el fin de evitar entrar en contradicción y redundancia con los apartados 5 y 6, respectivamente.*

Se acepta parcialmente la observación. La estructura del proyecto ha sido revisada, separando el procedimiento de constitución de la Red, los procedimientos de revisión e inclusión o exclusión de instalaciones y la regulación de los nuevos helipuertos en artículos diferenciados. Asimismo, se ha mantenido una regulación específica de los efectos que las resoluciones de inclusión o exclusión producen sobre los convenios de colaboración, por considerarse una materia distinta de la relativa a la adopción de dichas resoluciones y a las condiciones de permanencia en la Red. En consecuencia, se considera que la redacción finalmente adoptada evita la redundancia señalada y mejora la sistemática de la norma.

Observación 3.3.3. (vi) f): *Respecto al artículo 7, con respecto al apartado 9, no se entiende su contenido y alcance como parte del procedimiento por lo que se sugiere su revisión. Asimismo, se sugiere revisar el contenido del último inciso del apartado 9, dado que los requisitos del artículo 4 y los parámetros del artículo 5 son aplicables a las infraestructuras aeroportuarias y no a las «ubicaciones», como parece deducirse de su redacción.*

Se acepta parcialmente la observación.

Con el fin de mejorar la sistemática de la norma, la regulación relativa a la construcción e integración de nuevos helipuertos se ha trasladado a un artículo específico e independiente (artículo 9), diferenciado de los procedimientos de constitución y revisión de la Red.

Asimismo, se ha revisado la redacción del precepto para evitar que los requisitos del artículo 4 y los parámetros del artículo 5 se proyecten directamente sobre una mera ubicación territorial, refiriéndose ahora al helipuerto cuya construcción se pretende promover y a su futura integración en la Red.

No obstante, se ha considerado conveniente mantener la referencia a la valoración favorable previa como elemento necesario para justificar la promoción de nuevas infraestructuras destinadas a mejorar la cobertura territorial de los servicios de emergencia.

Observación 3.3.3. (x) b): *Respecto al artículo 12 relativo a la «Comisión de la red de helipuertos», de conformidad con la observación general realizada en el apartado 3.3.1 (vi) de este informe se sugiere valorar su división en varios artículos de manera que responda cada artículo a una misma unidad temática (composición, funciones, reuniones y adopción de acuerdos).*

Se acepta parcialmente la observación.

Se ha revisado la estructura general del proyecto y la ordenación interna de la regulación de la Comisión de la Red de helipuertos de emergencia de interés regional, agrupando de forma sistemática en el artículo 14 los aspectos relativos a su creación, composición, funciones, régimen de funcionamiento y adopción de acuerdos.

No obstante, no se ha considerado necesario dividir dicha regulación en varios artículos independientes, al entender que todas las previsiones contenidas en el artículo 14 responden a una misma unidad temática, relativa al régimen jurídico de la Comisión, y que su mantenimiento en un único precepto favorece una lectura conjunta y una mejor comprensión de su funcionamiento.

Con respecto a la **MAIN**, se indican que todas las recomendaciones han sido atendidas, y la información ha sido actualizada.

### 4.4. Trámite de audiencia e información pública

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 4.2.d) y 9 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, y 60.2 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, el proyecto de decreto será sometido a los trámites de audiencia e información pública mediante su publicación en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid por el plazo legalmente previsto.

Las observaciones y sugerencias que, en su caso, se formulen durante dicho trámite serán analizadas por el centro directivo promotor y su valoración quedará incorporada al expediente administrativo.

Asimismo, se elaborará el correspondiente informe de alegaciones en el que se recogerán las aportaciones recibidas y su incidencia en el texto definitivo del proyecto normativo.

### 4.5. Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras

De conformidad con lo previsto en el artículo 8.5 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, el proyecto será sometido al informe de legalidad de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

Las observaciones formuladas por dicho órgano se analizarán y, en su caso, se incorporarán al texto definitivo del proyecto normativo, dejando constancia de ello en el expediente.

### 4.6. Informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.2.f) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, el proyecto será sometido al informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.

Las observaciones formuladas por dicho órgano se analizarán y, en su caso, se incorporarán al texto definitivo del proyecto normativo, dejando constancia de ello en el expediente.

### 4.7. Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid

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, el proyecto será sometido al dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

Emitido dicho dictamen, se analizarán las consideraciones efectuadas por el órgano consultivo y se reflejará en el expediente el tratamiento dado a las mismas, así como las modificaciones que, en su caso, se introduzcan en el texto definitivo.

### 4.8. EVALUACIÓN *EX POST*

De conformidad con lo previsto en los artículos 3 y 7.4.e) del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, que exigen la previsión y planificación de la evaluación *ex post* de las normas, así como en la restante 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 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