

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### COMUNIDAD DE MADRID

**15029** Ley 3/2010, de 22 de junio, de Instalaciones Aeronáuticas de la Comunidad de Madrid.

LA PRESIDENTA DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Hago saber que la Asamblea de Madrid ha aprobado la siguiente Ley, que yo, en nombre del Rey, promulgo.

#### PREÁMBULO

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, atribuye a la Comunidad competencias exclusivas en materia de «Instalaciones de navegación y deporte en aguas continentales, aeropuertos y helipuertos deportivos, así como los que no desarrollen actividades comerciales». Por su parte, el artículo 28.1.7 establece que la Comunidad de Madrid tiene competencia ejecutiva de la legislación estatal en materia de «aeropuertos y helipuertos con calificación de interés general cuya gestión directa no se reserve al Estado».

En consecuencia, cabe distinguir en el caso de la Comunidad de Madrid los siguientes tipos de instalaciones aeronáuticas:

1. Aeropuertos, aeródromos y helipuertos deportivos o no comerciales: respecto de los cuales puede legislar la Comunidad Autónoma.
2. Aeropuertos y helipuertos que desarrollan actividades comerciales: en los que sólo puede legislar el Estado, y que a su vez cabe separar en dos grupos:
  - a) Con calificación de interés general: en este caso el Estado puede reservarse su gestión directa o atribuírsela a la Comunidad de Madrid.
  - b) Sin calificación de interés general: instalaciones que podrán ser gestionados por la Comunidad Autónoma, ejecutando la legislación estatal.

El desarrollo, tanto de las infraestructuras aeronáuticas como del transporte aéreo, es quizá una de las señas de identidad más características de las sociedades avanzadas. El acceso a los modos aéreos de transporte, ampliamente solicitados por los ciudadanos, se configura como una demanda cada vez más intensa, que las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, han de procurar satisfacer de la manera más eficiente posible.

El dinamismo del sector aeronáutico y sus repercusiones económicas, el permanente crecimiento del tráfico –que exige potenciar un mercado cada vez más abierto– y la necesidad de una adecuada planificación y gestión de las infraestructuras autonómicas, exigen dotar a la Administración regional de los recursos jurídicos necesarios para armonizar las demandas de la sociedad y la industria madrileñas con la preservación medioambiental de nuestro territorio.

Las razones expuestas aconsejan el desarrollo estatutario en esta materia mediante la promulgación de la presente ley, como el mejor instrumento para configurar las infraestructuras aeronáuticas que los madrileños demandan y esperan.

La ley se estructura en tres títulos, una disposición transitoria y tres finales.

La ley se dicta al amparo de las competencias atribuidas a la Comunidad de Madrid en el artículo 26.1.7 de su Estatuto de Autonomía, y una vez oído el Consejo Económico y Social.

## TÍTULO PRELIMINAR

**Disposiciones generales**Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El objeto de la presente ley es regular la autorización, construcción, gestión y el uso de las instalaciones aeronáuticas de competencia de la Comunidad de Madrid, así como el régimen de inspección y control de las mismas y de sus servicios complementarios y auxiliares.

2. La presente ley es de aplicación a los aeródromos, helipuertos y aeropuertos ubicados en la Comunidad de Madrid que, no son militares, no tienen la calificación estatal de interés general ni desarrollan actividades comerciales.

3. A los efectos de la presente ley se consideran «actividades comerciales» las que se realicen en virtud de contrato de transporte de pasajeros, que supone el pago de billete de pasaje, así como las de transporte de mercancía mediante remuneración.

Artículo 2. *Principios generales.*

1. El establecimiento, desarrollo y funcionamiento de las instalaciones aeronáuticas en la Comunidad de Madrid respetarán los principios de accesibilidad, sostenibilidad, protección del medio ambiente y consumo eficiente de recursos. Asimismo, buscarán la intermodalidad con otros medios de transporte para mejorar la movilidad de personas y el transporte de mercancías.

2. En todo lo no regulado expresamente en la presente ley, se estará a lo dispuesto en la normativa estatal en la materia.

Artículo 3. *Autoridad aeroportuaria de la Comunidad de Madrid.*

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

Artículo 4. *Definiciones.*

1. A los efectos de la presente ley, las instalaciones aeronáuticas se clasifican en aeródromos, aeropuertos y helipuertos:

a) Se entiende por aeródromo la superficie de límites definidos, con inclusión, en su caso, de edificios e instalaciones, apta normalmente para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

b) Se considera aeropuerto todo aeródromo en el que existan, de modo permanente, instalaciones y servicios con carácter público, para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones del material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga.

c) Los helipuertos son aeródromos o áreas definidas sobre una estructura, destinadas a ser utilizadas, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento en superficie de los helicópteros.

2. Forman parte de las instalaciones aeronáuticas, a los efectos de la presente ley, las infraestructuras integradas en sus recintos, y las anexas que las complementan y les prestan servicio o apoyo.

3. Los conceptos jurídicos utilizados en la presente ley, salvo que se definan de otra manera, tendrán el alcance y significado que les atribuye la legislación estatal en la materia.

**Artículo 5. Creación del Registro de Instalaciones Aeronáuticas.**

Se crea el Registro de Instalaciones Aeronáuticas de la Comunidad de Madrid, en el que habrán de inscribirse las que se encuentren bajo la competencia de ésta y las autorizaciones que faculden para su gestión y explotación, así como las renovaciones y actualizaciones de aquéllas. Reglamentariamente se establecerá la organización y contenido del Registro, así como el procedimiento y efectos de la inscripción.

**Artículo 6. Tasas.**

La Comunidad de Madrid percibirá, por los servicios que preste en las instalaciones aeronáuticas de su competencia, las tasas que establezca la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Comunidad de Madrid.

**TÍTULO I****Régimen de las instalaciones aeronáuticas competencia de la Comunidad de Madrid****CAPÍTULO I****Establecimiento y modificación de aeropuertos y aeródromos competencia de la Comunidad de Madrid****Artículo 7. Autorización previa.**

1. Con independencia del informe vinculante que establece el artículo 9 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, y del ejercicio de cualquier otra potestad del Estado, la construcción, el establecimiento y la apertura al tráfico de aeropuertos y aeródromos competencia de la Comunidad de Madrid, así como el cierre o la modificación relevante de las existentes, requerirá la previa autorización de la consejería competente en materia de transportes.

2. El procedimiento de autorización y las características técnicas de tales instalaciones se establecerán reglamentariamente.

3. La solicitud de autorización deberá ir acompañada, en todos los casos, de un proyecto que incluirá como mínimo:

- a) La acreditación de la compatibilidad de la instalación con relación al espacio aéreo, emitida por la autoridad aeronáutica estatal.
- b) La acreditación del respeto de la instalación a la legislación urbanística, emitida por la Consejería competente en materia de urbanismo.
- c) Las características técnicas de la instalación.
- d) Un estudio de impacto ambiental.
- e) Los proyectos de instalaciones aeronáuticas deberán prever su incidencia en las zonas inmediatas, las infraestructuras y medios de transporte necesarios para satisfacer la demanda que su funcionamiento genere y la accesibilidad de las instalaciones a usuarios con movilidad reducida.
- f) Aquellos otros documentos exigidos por la legislación estatal en la materia, así como los que se determinen reglamentariamente.

4. A efectos de lo previsto en el artículo 161 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, tendrán consideración de proyectos de excepcional interés público aquellos que, en relación con las instalaciones aeronáuticas reguladas en la presente Ley, sean promovidos por la Consejería competente en materia de transporte, bien directamente, bien mediante cualquier organismo, ente o empresa pública creado a tal fin.

En las instalaciones que precisen Plan Director, éste determinará el ámbito físico de las obras declaradas de excepcional interés público.

#### Artículo 8. *Autorización de apertura al tráfico.*

1.- Concluida la construcción de la instalación y tras la constatación del cumplimiento de las exigencias legales, se expedirá por la consejería competente en materia de transportes, la preceptiva autorización de apertura al tráfico de aquélla.

2. Las solicitudes, tanto de autorización previa como de apertura al tráfico, habrán de ser resueltas y notificadas en el plazo máximo de seis meses. Si transcurrieran tres meses sin obtener respuesta a su solicitud, el solicitante deberá denunciar por escrito esta circunstancia en los 15 días siguientes al vencimiento de los tres primeros meses, desde la presentación de la solicitud y ante el órgano inmediatamente superior al competente para decidir la autorización. Si denunciada la falta de contestación, transcurrieran seis meses desde la presentación de la solicitud sin obtener respuesta, ésta se entenderá concedida por silencio administrativo. Si no se hubiera producido la referida denuncia, el silencio de la administración tendrá efectos desestimatorios. En cualquier caso, el silencio será desestimatorio si la evaluación de impacto ambiental preceptiva fuera negativa.

3. La autorización de apertura al tráfico deberá ser renovada siempre que se produzcan modificaciones de carácter sustancial en los elementos o circunstancias que justificaron su otorgamiento, y en cualquier caso, se actualizará cada ocho años.

4. La autorización podrá ser revocada por el organismo concedente en caso de incumplimiento de las condiciones establecidas en la misma, previa la instrucción del correspondiente procedimiento sancionador.

#### Artículo 9. *Titularidad y gestión.*

1. Las instalaciones aeronáuticas reguladas en la presente ley podrán ser de titularidad pública o privada.

2. Las instalaciones aeronáuticas de titularidad pública objeto de la presente ley, así como sus servicios complementarios, podrán ser gestionados mediante cualquiera de las formas previstas en la legislación vigente.

3. Las instalaciones aeronáuticas de titularidad privada serán gestionadas por sus respectivos propietarios en los términos fijados en la autorización administrativa y, en su caso, en su correspondiente Plan Director.

4. Los gestores de instalaciones aeroportuarias de competencia de la Comunidad de Madrid, deberán cumplir los requisitos y obligaciones que determina la legislación estatal.

5. Lo dispuesto en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de los servicios cuya competencia o prestación recaiga en la Administración del Estado, de conformidad con la legislación vigente.

## CAPÍTULO II

### **De los helipuertos competencia de la Comunidad de Madrid**

#### Artículo 10. *Autorización y excepciones.*

1. La construcción, la modificación relevante, y apertura al tráfico de helipuertos ubicados en la Comunidad de Madrid, requerirán la obtención de las autorizaciones, previa y de apertura al tráfico, de la consejería competente en materia de transportes, además del certificado de compatibilidad del espacio aéreo previsto en el párrafo final del artículo 9.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. El cierre de la instalación, deberá ser previamente autorizado por la consejería competente en materia de transportes.

2. A los procedimientos de autorización de helipuertos les será de aplicación lo dispuesto en los apartados 3 y 4, del artículo 7 y el artículo 8.

3. Las superficies que se utilicen excepcionalmente para el aterrizaje y despegue de helicópteros, en relación con las operaciones especiales y siguiendo la normativa estatal sobre circulación aérea, no precisarán disponer de la autorización prevista en el párrafo anterior, aunque estarán sometidas a las competencias inspectoras y disciplinarias previstas en la presente ley.

4. Reglamentariamente se regulará el procedimiento y requisitos para obtener las autorizaciones previstas en este artículo.

## CAPÍTULO III

### **Competencias de la Comunidad de Madrid para la ejecución de la legislación estatal en materia de aeropuertos**

Artículo 11. *Competencias ejecutivas de la legislación estatal y participación en la gestión de aeropuertos de interés general.*

1. La Comunidad de Madrid, a través de la consejería competente en materia de transportes, llevará a cabo la ejecución de la legislación estatal en materia de aeropuertos comerciales no declarados de interés general, o aquellos aeropuertos calificados de interés general cuya gestión directa no se reserve el Estado.

2. La Comunidad de Madrid participará, en la forma que se determine por el Estado, en los órganos de gestión de los aeropuertos de interés general radicados en su territorio cuya gestión directa se reserve el Estado.

## CAPÍTULO IV

### **Planes directores**

Artículo 12. *Concepto y contenidos.*

1. Con carácter general, las instalaciones aeronáuticas contarán con un plan director. Reglamentariamente se determinarán las características y circunstancias de aquellas instalaciones que, por su escasa entidad o tráfico, no precisen contar con el referido plan. En todo caso, los helipuertos destinados a emergencias o servicios análogos no precisarán de un plan director.

2. El plan director definirá las directrices de ordenación y desarrollo de la instalación hasta que alcance la máxima expansión previsible, y tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio, incluyendo las superficies necesarias para llevar a cabo las actividades aeronáuticas y tareas complementarias, así como los espacios de reserva y la delimitación de las servidumbres aeronáuticas.

3. La tramitación del plan director deberá contar con los informes preceptivos de las Consejerías competentes en materia de ordenación territorial, urbanismo, medio ambiente e infraestructuras, de conformidad con la legislación vigente, así como con el informe vinculante de la Administración General del Estado en materia de espacio aéreo, tránsito y transporte aéreos, previsto en el artículo 9 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

4. El plan director y los proyectos que lo desarrollen, complementen o sirvan de apoyo se someterán a lo dispuesto en materia de evaluación ambiental en la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid.

5. El plan director habrá de contener los siguientes documentos:

a) Memoria, que incluirá análisis de los tráficos previstos y de las necesidades futuras en función de la evolución previsible de la demanda; la delimitación de la zona de servicio y las actividades previstas para cada una de sus áreas, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y la relación con el planeamiento urbanístico; las infraestructuras terrestres de acceso a la instalación existentes o que se deriven de la ejecución de planes o proyectos aprobados, así como el estudio de las que se consideren necesarias en función del volumen del tráfico previsto y de su evolución; y el ámbito territorial que pueda ser afectado por el establecimiento de las servidumbres aeronáuticas.

b) Plano general de situación de la instalación y de cada una de las áreas de su zona de servicio, así como planos del espacio territorial afectado por las servidumbres aeronáuticas.

- c) Estudio de la incidencia de la instalación en el ámbito territorial circundante.
- d) Estimación de las magnitudes económicas del desarrollo de la instalación previsto por el plan director.

6. Sin perjuicio de las competencias estatales en la materia, el Plan Director será aprobado por la autoridad aeroportuaria de la Comunidad de Madrid en el plazo máximo de seis meses. Si transcurrieran tres meses sin obtener respuesta a su solicitud, el solicitante deberá denunciar por escrito esta circunstancia en los 15 días siguientes al vencimiento de los tres primeros meses desde la presentación de la solicitud y ante el órgano inmediatamente superior al competente para decidir la aprobación. Si denunciada la falta de contestación, transcurrieran seis meses desde la presentación de la solicitud, sin obtener respuesta, ésta se entenderá aprobada por silencio administrativo. Si no se hubiera producido la referida denuncia, el silencio de la administración tendrá efectos desestimatorios. En cualquier caso, el silencio será desestimatorio si la evaluación de impacto ambiental fuera negativa.

7. Cuando se trate de instalaciones de titularidad pública, la aprobación del plan director comportará la declaración de utilidad pública, a los efectos expropiatorios, de los bienes y derechos de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio.

8. Los planes directores se revisarán siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberán actualizarse, al menos, cada ocho años.

## TÍTULO II

### **Régimen sancionador en materia de uso y funcionamiento de instalaciones aeronáuticas**

Artículo 13. *Alcance del régimen sancionador.*

La responsabilidad administrativa derivada de las infracciones a las que se hace referencia en este título se exigirá a las personas físicas o jurídicas que cometan la infracción o a las autorizadas para la prestación de servicios y para la gestión de instalaciones aeronáuticas competencia de la Comunidad de Madrid.

Artículo 14. *Actividad inspectora.*

1. Las actuaciones de inspección serán realizadas por funcionarios adscritos al centro directivo competente en materia de transportes. El personal que realice las funciones de inspección tendrá, en el ejercicio de dichas funciones, la consideración de autoridad, y guardará el debido sigilo respecto a los hechos y datos que conozca por razón de su labor. Todo ello sin perjuicio de las competencias estatales en la materia.

2. Podrá autorizarse a personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, para actuar como colaboradores en materia de inspección de instalaciones aeronáuticas siempre que acrediten capacidad y especialización técnica en los términos establecidos en el artículo 26.1 de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea. Dicha colaboración se regulará reglamentariamente.

Artículo 15. *Tipificación de las infracciones.*

Constituyen infracciones administrativas, a los efectos de la presente ley, las acciones u omisiones tipificadas en los apartados siguientes.

- 1. Son infracciones muy graves:
  - a) El establecimiento, construcción, ampliación o apertura al tráfico de instalaciones aeronáuticas sin la preceptiva autorización.
  - b) El cierre de instalaciones aeronáuticas sin la preceptiva autorización.

c) El incumplimiento de las condiciones que se establezcan en la autorización, destinadas a garantizar la seguridad en la instalación.

d) La negativa u obstrucción a la actuación de la inspección, que impida el ejercicio de las funciones que tengan legalmente atribuidas.

e) El incumplimiento por los gestores de aeropuertos, aeródromos y demás instalaciones aeroportuarias de las obligaciones establecidas en el artículo 40 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

## 2. Son infracciones graves:

a) La realización de modificaciones relevantes en las instalaciones sin la preceptiva autorización.

b) El incumplimiento de las condiciones de la autorización, cuando no se considere infracción muy grave.

c) El cambio de la titularidad de la instalación sin la preceptiva autorización.

d) El estado de conservación inadecuado de las instalaciones que afecte a su correcto funcionamiento.

e) El incumplimiento de la obligación de conservación de la documentación administrativa y técnica referente a la instalación, durante los plazos legales.

f) Perturbar gravemente la normal prestación de los servicios o la integridad del material o de las instalaciones.

## 3. Son infracciones leves:

a) La modificación del régimen de utilización de los aeródromos, helipuertos o aeropuertos sin previa comunicación, cuando no constituya infracción grave o muy grave.

b) La falta de conservación de las instalaciones autorizadas, si no afecta a su correcto funcionamiento.

c) Cualquier otro incumplimiento de las previsiones establecidas en la presente ley y en las disposiciones reglamentarias por las que se desarrolle.

d) Perturbar la normal prestación de los servicios o la integridad del material o de las instalaciones, cuando dicha perturbación no constituya infracción grave.

## Artículo 16. Sanciones.

### 1. Las infracciones previstas en el artículo anterior serán sancionadas:

a) Las infracciones muy graves, con multa de 400.001 euros hasta 3.000.000 euros. Las graves, con multa de 60.001 euros hasta 400.000 euros. Las leves, con apercibimiento o multa de hasta 60.000 euros.

b) La sanción por infracciones muy graves podrá conllevar como sanción accesoria la revocación de la autorización.

c) La sanción por la infracción grave de incumplimiento de las condiciones de la autorización, podrá conllevar como sanción accesoria la clausura temporal de la instalación por un plazo máximo de cinco años.

d) Las sanciones se incrementarán en el tanto del beneficio ilícitamente obtenido por el infractor mediante la comisión de la infracción.

2. Las sanciones se graduarán atendiendo a su incidencia en la seguridad, el daño causado, la intencionalidad y la reincidencia. En lo no previsto en la presente ley, serán de aplicación los criterios para fijar la responsabilidad administrativa de los infractores previstos en el Título V de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

3. Las sanciones que se impongan a los distintos responsables de la infracción tendrán carácter independiente, y se entienden sin perjuicio de las facultades inspectoras y sancionadoras que corresponden a la Administración General del Estado.

**Artículo 17. Otras medidas.**

1. Además de imponer las sanciones que en cada caso correspondan, la resolución del proceso sancionador podrá declarar la obligación de:

- a) Restituir las cosas o reponerlas a su estado anterior en el plazo que se fije.
- b) Indemnizar los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o el deterioro causado, así como los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.

2. Se exigirá la indemnización por daños y perjuicios cuando no fuera posible la restitución o reposición, y, en todo caso, si se hubieran producido daños y perjuicios a los intereses públicos.

3. Las indemnizaciones que se determinen tendrán naturaleza de crédito de derecho público, y su importe podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.

4. Será competente para imponer las medidas previstas en este precepto el órgano competente para imponer las sanciones que correspondan.

**Artículo 18. Órganos competentes para el ejercicio de la potestad sancionadora.**

La competencia para la imposición de las sanciones y de las multas coercitivas previstas en esta ley corresponderá:

a) Al consejero competente en materia de transportes para las infracciones muy graves. En los supuestos en los que se imponga la sanción accesoria de revocación de la autorización de la instalación, que comprometa gravemente la prestación del servicio público, con carácter previo a su imposición, el consejero dará cuenta al Consejo de Gobierno.

b) Al director general competente en materia de transportes para las infracciones graves y leves y para las multas coercitivas. En los supuestos en los que se imponga la sanción accesoria de clausura temporal de la instalación, que comprometa gravemente la prestación del servicio público, con carácter previo a su imposición, el consejero dará cuenta al Consejo de Gobierno.

**Artículo 19. Prescripción de infracciones y sanciones.**

1. Las infracciones y sanciones prescribirán por el transcurso de los plazos y circunstancias que establece la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

2. La obligación de restituir las cosas o reponerlas a su estado anterior o de abonar una indemnización prescribirá a los quince años desde que dicha obligación sea formalmente impuesta.

**Artículo 20. Procedimiento sancionador y medidas provisionales y cautelares.**

1. La consejería responsable en materia de transportes, a través del centro directivo reglamentariamente habilitado, es el órgano competente para instruir los procedimientos sancionadores y adoptar las medidas provisionales en los términos previstos en la presente ley, y respetando, en todo caso, las competencias del Estado. La competencia para la imposición de medidas cautelares corresponderá al órgano competente para la resolución del procedimiento sancionador.

2. El procedimiento para sancionar las infracciones previstas en esta ley, así como para la imposición de medidas provisionales, cautelares y reparadoras o accesorias, se ajustará a lo dispuesto en la presente ley, y en todo lo no previsto, será de aplicación subsidiaria la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea y el Decreto 245/2000, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora por la Administración de la Comunidad de Madrid.

3. La Administración podrá proceder, mediante acuerdo motivado, a la adopción de medidas de carácter provisional que aseguren la eficacia de la resolución final que pudiera recaer. Asimismo, podrán imponerse medidas cautelares en la resolución sancionadora para garantizar su eficacia en tanto ésta no sea ejecutiva. Podrá adoptarse cualquier

medida provisional o cautelar que resulte proporcional y adecuada al fin perseguido, incluida la suspensión temporal de la autorización de apertura al tráfico del aeródromo, helipuerto o aeropuerto.

4. Las remisiones que la legislación estatal hace a los diferentes órganos de la Administración Central, respecto a los trámites del procedimiento sancionador y medidas cautelares, provisionales o reparadoras y accesorias, a los efectos de la presente ley, habrán de entenderse referidas a los órganos autonómicos equivalentes y, en cualquier caso, a la consejería competente en materia de transportes.

#### Artículo 21. *Multas coercitivas.*

Sin perjuicio de las sanciones previstas en esta ley, en caso de que el infractor incumpla lo dispuesto en la resolución sancionadora una vez que ésta sea firme en vía administrativa, el centro directivo con competencias en materia de transportes podrá proceder a la imposición de multas coercitivas. Las multas se reiterarán por periodos suficientes para cumplir lo ordenado y cuantías que, individualmente, no excedan del diez por ciento de la sanción correspondiente.

#### Disposición transitoria única. *Regularización de helipuertos y bases operacionales, gestionados por operadores públicos y destinados a atender emergencias.*

Las entidades públicas, titulares o gestoras, de helipuertos y bases operacionales ubicadas en la Comunidad de Madrid, que a la entrada en vigor de la presente ley, vengán operando al amparo de cartas operacionales vigentes o acrediten su funcionamiento con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley; dispondrán de un plazo de 3 años para obtener la autorización de las instalaciones de conformidad con lo previsto en la presente ley, siempre que realicen operaciones de atención a emergencias sanitarias, protección civil, lucha contra incendios, actividades de policía u otras de naturaleza análoga.

Obtendrán la citada autorización acreditando el cumplimiento de los requisitos de seguridad previstos en la legislación vigente y el preceptivo informe de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento recogido en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Los operadores que hagan uso del periodo transitorio al que hace referencia la presente disposición, podrán seguir operando en las instalaciones siempre que cumplan las exigencias de seguridad que impone la legislación vigente.

#### Disposición final primera. *Habilitación para la actualización de sanciones.*

Se habilita al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, mediante Decreto, pueda actualizar las cuantías de las sanciones establecidas en la presente ley.

#### Disposición final segunda. *Habilitación para el desarrollo reglamentario.*

Se habilita al Gobierno de la Comunidad de Madrid para dictar cuantas disposiciones sean precisas para el desarrollo y cumplimiento de lo previsto en la misma.

#### Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid».

Por tanto, ordeno a todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley que la cumplan, y a los Tribunales y Autoridades que corresponda, la guarden y la hagan guardar.

Madrid, 22 de junio de 2010.—La Presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre Gil de Biedma.

(Publicada en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» número 154, de 29 de junio de 2010)