



MEMORIA ECONOMICA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE POR CABLE

OBJETO DE LA PRESENTE MEMORIA

La presente memoria económica tiene por objeto dar cumplimiento a las obligaciones institucionales aparejadas a la tramitación de una disposición general impuestas tanto por el Decreto Legislativo 2/2017, de 19 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Control Económico y Contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi, como por la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, de elaboración de disposiciones de carácter general.

En este sentido, recordamos que el Decreto Legislativo 2/2017, de 19 de octubre, y el Decreto 464/1995 establecen que el control económico-normativo de los anteproyectos de leyes, que se circunscribirá a la fiscalización tanto de la incidencia propiamente económica como de toda creación y supresión de órganos y entidades de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, así como sus modificaciones y reestructuraciones, se efectuará por la Oficina de Control Económico partiendo de un documento elaborado por el órgano promotor de la iniciativa legislativa y que deberá tener el contenido mínimo establecido en el artículo 42 y siguientes de la norma reglamentaria invocada.

Por su parte, la Ley 8/2003 establece que al expediente de aprobación de toda disposición de carácter general habrá de acompañarse una memoria económica que exprese la estimación del coste a que dé lugar.

IDENTIFICACIÓN DEL PROGRAMA ECONÓMICO PRESUPUESTARIO EN EL QUE SE INSERTA LA DISPOSICIÓN PROPUESTA

La disposición propuesta se enmarca dentro del Programa “5141 Planificación del Transporte”, cuyo Responsable es “08 Planificación Territorial, Vivienda y Transportes. Dirección de Planificación del Transporte”.

En la correspondiente memoria de la Ley 1/2021, de 11 de febrero, por la que se aprueban los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2021, se indica que la futura ley de movilidad sostenible permitirá integrar todos los elementos comunes del sistema de gestión integrado y coordinación de operadores, garantizando la prestación del servicio, formulando los mecanismos de cooperación económica y tecnológica de los mismos e impulsando los modos de transporte medioambientalmente más sostenibles y la utilización de energías limpias que contribuyan a la lucha contra el cambio climático favoreciendo la accesibilidad universal y consoliden un transporte de calidad. Finalmente se ha considerado la



oportunidad y procedencia de regular el transporte por cable mediante norma con rango de ley, diferenciada del proyecto de ley de movilidad sostenible.

Asimismo, respecto al transporte por cable, en la citada memoria se indica que, dentro de las atribuciones otorgadas a esta Dirección, se continuará con las labores de inspección de las instalaciones de transporte por cable y autorizaciones, en su caso, de su puesta en servicio.

Identificación de los objetivos, acciones e indicadores afectados por la entrada en vigor, indicando si hay modificación de los mismos.

La norma afecta a los siguientes objetivos, acciones e indicadores:

OBJETIVO 1: MOVILIDAD SOSTENIBLE

ACCION: propiciar la coordinación con las administraciones de los territorios adyacentes de las respectivas planificaciones territoriales en materia de transportes.

INDICADOR: Ley de Movilidad Sostenible.

OBJETIVO 2: POLITICA DE TRANSPORTES DE PERSONAS Y MERCANCÍAS

ACCION: respecto al transporte por cable, dentro de las atribuciones otorgadas a esta Dirección se continuará con las labores de inspección de las instalaciones de transporte por cable y autorizaciones, en su caso, de su puesta en servicio.

INDICADOR: inspección de funiculares.

IDENTIFICACIÓN DE AQUELLOS ASPECTOS DE LA DISPOSICIÓN QUE INCIDAN O REPERCUTAN EN MATERIAS PROPIAS DE LA HACIENDA GENERAL DEL PAÍS VASCO.

El anteproyecto de ley regula el régimen competencial en relación con las instalaciones de transporte por cable, así como el régimen administrativo de la construcción, puesta en servicio, explotación e inspección de estas instalaciones. La regulación contenida en el anteproyecto de ley no tiene repercusión directa en materias propias de la Hacienda General del País Vasco, entendiendo tales materias como las enumeradas en el artículo 1.2 del texto refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco.

A tal efecto, en relación con los **ascensores de servicio público** que actualmente existen, si bien no son objeto de regulación por parte de este anteproyecto de ley, si debemos destacar lo dispuesto en la **Disposición Transitoria Segunda** que prevé que se subrogarán en la posición del Gobierno Vasco como ente concedente, los ayuntamientos en cuyo término municipal se ubican los ascensores de servicio público de ámbito urbano que estén o hayan estado sujetos a concesión administrativa, manteniendo dichas concesiones su vigencia en los términos establecidos en el contrato concesional, con sometimiento la legislación reguladora de la contratación administrativa y al régimen de inspección y sanción aplicable.

Se incluyen dentro del ámbito de esta Disposición transitoria segunda los siguientes **ascensores de servicio público**:

- **Ascensor de Solokoetxe.** El ascensor de Solokoetxe, situado en la calle Iturribide, 10 de Bilbao, está gestionado por la sociedad anónima “Ascensores de Solocoeche, S.A.”, a través de una concesión de la Jefatura de Obras Públicas de Vizcaya, otorgada por resolución de 17 de diciembre de 1934, publicada en Boletín Oficial del Señorío de Vizcaya de 19 de diciembre de 1934, con arreglo al pliego de condiciones establecido en la propia resolución y acogida a la Ley General de Obras Públicas de 13 de abril de 1877 y demás normativa de aplicación. El servicio se está gestionando a riesgo y ventura de la empresa concesionaria, sin coste económico para la administración.

Administración competente: Por aplicación del anteproyecto de ley (DT segunda), la administración competente pasa a ser el Ayuntamiento de Bilbao, ya que el ascensor está situado en el término municipal de Bilbao.

- **Ascensores de Begoña,** situados en la calle de la Esperanza de Bilbao, y gestionados por la sociedad anónima Ascensores a Begoña, S.A., a través de una concesión de la Jefatura de Obras Públicas de Vizcaya, otorgada por Resolución de 30 de diciembre de 1943, publicada en Boletín Oficial del Señorío de Vizcaya de 19 de enero de 1944, con arreglo al pliego de condiciones establecido en la propia resolución y acogida a la Ley General de Obras Públicas de 13 de abril de 1877 y demás normativa de aplicación.

Tras el cese unilateral del servicio y cierre de las instalaciones a partir del día 9 de julio de 2014, la concesión actualmente está caducada a instancia de la empresa concesionaria por imposibilidad sobrevenida de mantener la explotación del servicio (STS nº 689/2018, de 26 de abril y STS nº 1291/2018, de 18 de julio). Se está en fase de tramitación de la liquidación de la concesión en ejecución de sentencia y las instalaciones siguen siendo titularidad de la empresa Ascensores a Begoña, S.A.

-Administración competente: Por aplicación del anteproyecto de ley (DT segunda), la administración competente pasa a ser el Ayuntamiento de Bilbao, que ya el ascensor está situado en el término municipal de Bilbao.

- **Ascensores de Arangoiti,** La concesión para la gestión del servicio de transporte del ascensor de Arangoiti, situado en el término municipal de Bilbao, fue otorgada a la sociedad anónima Fincas y Transportes, S.A. por Resolución de 2 de junio de 1954, de la Jefatura de Obras Públicas de Vizcaya, publicada en el Boletín Oficial del Señorío de Vizcaya nº 64, de 9 de junio de 1954, con arreglo al pliego de condiciones establecido en la propia resolución y acogida a la Ley General de Obras Públicas de 13 de abril de 1877 y demás normativa de aplicación.

Tras el cese unilateral del servicio y cierre de las instalaciones a partir del día 16 de diciembre de 2010, la concesión actualmente está caducada por incumplimiento del concesionario (STSJPV nº 466/2013, de 10.09.2013, ratificada por STS de 05.05.2015). No se ha procedido a la liquidación de la concesión y las instalaciones siguen siendo de titularidad de la empresa Fincas y Transportes, S.A.

-Administración competente: Por aplicación del anteproyecto de ley (DT segunda), la administración competente pasa a ser el Ayuntamiento de Bilbao, ya que el ascensor está situado en el término municipal de Bilbao.

Por su parte, en relación con las instalaciones de transporte por cable a las que hace referencia la **Disposición Transitoria tercera**, se ha de señalar que en la Comunidad Autónoma de Euskadi existen los siguientes **funiculares de transporte público**:

-Funicular de la Reineta a la Escontrilla (Trapagarán)- El funicular de La Reineta comunica los barrios de La Escontrilla y La Reineta del municipio de Valle de Trápaga-Trapagaran. El servicio de transporte del funicular se puso en marcha en 1926 y esta calificado con bien cultural con la categoría de conjunto monumental por Decreto 150/2014, de 15 de julio. En la actualidad el servicio se gestiona por la sociedad anónima unipersonal Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, S.A.U. en base a la atribución de la explotación del citado funicular realizada mediante Decreto 214/1994, de 21 de junio (BOPV nº124, de 30 de junio de 1994).

Administración competente: En la actualidad la administración titular de la competencia sobre el citado servicio es el Gobierno Vasco, en virtud del art.10.32 EA., que lo gestiona a través de la sociedad pública Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos. Por aplicación del anteproyecto de ley (art.5), la administración competente sigue siendo el Gobierno Vasco, ya que el municipio de Valle de Trápaga-Trapagaran tiene menos de cincuenta mil habitantes.

-Funicular de Mamariga (Santurtzi)- presta un servicio de transporte de viajeros complementario de Metro Bilbao. Su finalidad es enlazar la estación de Metro Bilbao de Santurtzi con la parada superior en la plaza Virgen del Mar de Mamariga.

Administración competente: En la actualidad la administración titular de la competencia sobre el citado servicio es el Gobierno Vasco, en virtud del art.10.32 EA., siendo explotado por Metro Bilbao, SA, de manera conjunta con el servicio de metro, habiéndose puesto a disposición del Consorcio de Transportes de Bizkaia las obras de infraestructura y equipamiento, mediante acta de entrega de 1 de septiembre de 2010. Entendemos que el anteproyecto de ley no afecta al régimen competencial de este funicular, pues además de que la instalación se encuentra situada en el municipio de Santurtzi, que tiene menos de cincuenta mil habitantes, se explota conjuntamente con el Metro de Bilbao, como se ha señalado anteriormente.

-Funicular de Artxanda (Bilbao)-El servicio de transporte del funicular se gestiona actualmente por parte de la empresa municipal Funicular de Artxanda, S.A., a la que se le otorgó la concesión por Real Orden de 27 de agosto de 1915 del Ministerio de Fomento, por un plazo de 99 años y prorrogada por dos años por resolución de 28.12.2011. La empresa Funicular de Artxanda, S.A es una sociedad mercantil propiedad del Ayuntamiento de Bilbao, que además del citado funicular, gestiona un total de cuarenta y cinco (45) ascensores públicos en todo Bilbao, que prestan servicio de forma gratuita.

Por Resolución de 19 de junio de 2019, de la Directora de Servicios del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, se acordó establecer la continuidad en la prestación del servicio por parte de la sociedad anónima Funicular de Artxanda, S.A., y asimismo aplazar la fecha de entrega de los bienes que figuran en el inventario establecido por la Administración hasta que se formalice el convenio, donde se determinarán las condiciones de la reversión.

Administración competente: Por aplicación del anteproyecto de ley (DT tercera), la administración competente pasa a ser el Ayuntamiento de Bilbao, que como se ha señalado, está gestionando el servicio del funicular de Artxanda por medio de la sociedad anónima Funicular de Artxanda, S.A.,.

-Funicular de Igeldo (Donostia-San Sebastián)- El servicio de transporte del funicular se gestiona actualmente a su riesgo y ventura por parte de la empresa Monte Igueldo, SA., a la que se le otorgó la concesión por Real Orden de 27 de diciembre de 1912 del Ministerio de Fomento, por un plazo de noventa y nueve años y que fue prorrogada por dos años por resolución de 28.12.2011. Dicho funicular está calificado con bien cultural con la categoría de conjunto monumental por Decreto 84/2014, de 27 de mayo.

Tras la STSJ PV de 20.05.2015, confirmada por STS de 16.10.2017, dictadas en el expediente de reversión de los bienes y la STSJ PV de 26.02.2019, que ha sido confirmada por STS de 1 de octubre de 2020, dictadas en el expediente de solicitud de revisión de oficio formulada por la concesionaria frente a la Real Orden de 27.12.1912, por Resolución de 10 de enero de 2020, de la Directora de Servicios del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, se acordó aplazar la fecha de entrega de los bienes que figuran en el Inventario establecido por la Administración, hasta que se efectúe el requerimiento oportuno. Asimismo, se acordó establecer la continuidad en la prestación del servicio por parte de la empresa Monte Igueldo, S.A., quedando habilitada en su prestación en las condiciones recogidas en el pliego concesional, hasta que se adjudique la prestación del contrato de gestión de servicio público, y, en todo caso, hasta un plazo máximo de 24 meses.

El servicio como se ha señalado anteriormente se está gestionando a riesgo y ventura de la empresa Monte Igueldo, SA, sin coste económico para la administración.

Administración competente: Por aplicación del anteproyecto de ley (DT tercera), la administración competente pasa a ser el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

EVALUACIÓN DEL COSTE QUE PUEDA DERIVARSE DE SU APLICACIÓN PARA OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, LOS PARTICULARES Y LA ECONOMÍA EN GENERAL.

Según se ha indicado, nuestro ordenamiento jurídico establece que en la tramitación de un anteproyecto de ley será preciso aportar una memoria económica que, complementando a la que es preceptivo ex Decreto Legislativo 2/2017, de 19 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Control Económico y Contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi (desarrollada por el Decreto 464/1995, de 31 de octubre), exprese la estimación del efecto económico total a que dé lugar la entrada en vigor de aquélla.

Habiendo analizado en otro apartado esta memoria la repercusión económica (general y organizativa) del anteproyecto de Ley de Transporte por Cable, en el presente apartado se analizará los efectos económicos de dicha iniciativa legislativa sobre otras administraciones públicas vascas, los particulares y la economía en general.

Repercusión económica de la iniciativa sobre las Diputaciones Forales-

La entrada en vigor del anteproyecto de ley no tiene repercusión económica para las Diputaciones Forales, ya que no les atribuye competencias en esta materia.

Repercusión económica de la iniciativa sobre las Corporaciones Locales-

En relación a los **servicios de transporte por cable de ámbito urbano**, el anteproyecto de ley atribuye competencias para su establecimiento, gestión, inspección y sanción, a favor de municipios de más de 50.000 habitantes, así como la subrogación en la posición del Gobierno Vasco en aquellos servicios que estén o hayan estado sujetos a concesiones administrativas.

Por lo que respecta al funicular de Igueldo, se gestiona a su riesgo y ventura por la empresa Monte Igueldo, SA, por lo que lo dispuesto en el anteproyecto de ley no tiene incidencia económica directa en el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

En cuanto al funicular de Artxanda, hemos de señalar que el Ayuntamiento de Bilbao ya lo gestiona desde hace largo tiempo, al ser el propietario de la empresa concesionaria Funicular de Artxanda, SA, por lo que el anteproyecto de ley no tendrá especial incidencia económica.

En relación a **los ascensores de servicio público que estén o hayan estado explotados en régimen de concesión administrativa**, a los que se refiere la Disposición Transitoria segunda del anteproyecto de ley, destacamos que el ascensor de Solokoetxe se explota por la empresa concesionaria a su riesgo y ventura, por lo que lo dispuesto en el anteproyecto de ley (DT 2ª) no tiene incidencia económica directa en el Ayuntamiento de Bilbao. En el caso de los Ascensores de Begoña y Arangoiti, las respectivas concesiones están caducadas tras el abandono de la explotación por parte de las empresas concesionarias, que siguen siendo propietarios de las instalaciones. La incidencia económica de lo dispuesto en el anteproyecto de ley dependerá de las decisiones que adopte el Ayuntamiento de Bilbao en relación con los citados ascensores. A este respecto recordamos que el citado Ayuntamiento ya gestiona un total de cuarenta y cinco ascensores de uso público a través de la sociedad municipal Funicular de Artxanda, SA

Repercusión económica de la iniciativa sobre la Empresa.

En relación a lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 16/2012, de 28 de junio, de Emprendedores del País Vasco, respecto al impacto del anteproyecto de ley de transporte por cable en la constitución, puesta en marcha y funcionamiento de las empresas, hemos de señalar que el objeto de la citada norma es regular la proyección, construcción, puesta en servicio y explotación de las instalaciones de transporte por cable que discurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

A tal efecto se ha partido de lo dispuesto en la normativa sectorial existente hasta la fecha, recogida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y de manera más específica en la Ley 4/1964, de 29 de abril, sobre concesión de teleféricos y el Decreto 673/1966, de 10 de marzo, que aprobó su reglamento de

aplicación, que ya sometían esta actividad a la existencia de una concesión o autorización administrativa previa.

Asimismo, el anteproyecto de ley se remite a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/424, de 9 de marzo de 2016, relativo a las instalaciones de transporte de personas por cable y por el que se deroga la Directiva 2000/9/CE, que establece normas sobre la comercialización y la libre circulación de subsistemas y componentes de seguridad para instalaciones de transporte por cable, así como normas relativas al diseño, construcción y puesta en servicio de las mismas.

Por último, destacar que, en lo relativo a construcción y edificación, instalación y funcionamiento de maquinaria, seguridad, sistemas de prevención de incendios, medio ambiente, y accesibilidad, el anteproyecto de ley se remite a disposiciones ya en vigor sin generar nuevas obligaciones.

Repercusión económica de la iniciativa sobre los particulares y la economía en general.

El anteproyecto de ley no tiene repercusión económica directa sobre los particulares y la economía en general.

Ivan Pedreira Lanchas
Director de Planificación del Transporte
Firmado electrónicamente