



MEMORIA ECONOMICA COMPLEMENTARIA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE POR CABLE

La presente memoria tiene por objeto complementar la información de la memoria económica en los aspectos requeridos por el informe OCE de fecha 2 de noviembre de 2021.

A.-Aspectos organizativos y hacendísticos. Administración General

Aspectos organizativos.

Respecto a la incidencia que las nuevas previsiones de la ley puedan tener en las tareas que hasta el momento venía ejerciendo el personal inspector, hemos de afirmar que las nuevas previsiones de la ley respecto a las tareas del personal inspector, no alteran las necesidades de recursos humanos de esta Administración General. Por una parte, se seguirán realizando dichas tareas en relación con los funiculares no afectados por la Disposición Transitoria Tercera. Por otra parte, la persona que realiza las tareas de inspección realiza asimismo otras tareas diferentes como así consta en la monografía del citado puesto de trabajo (Técnico de Ordenación y Gestión del Transporte-código 511000/2). Se estima que el tiempo destinado a las tareas de gestión, inspección y control es de 80 horas anuales por cada instalación.

Incidencia económica presupuestaria.

a) Vertiente del gasto.

La entrada en vigor de la ley proyectada no comporta ningún gasto presupuestario adicional para esta Administración, derivada de la situación actual de los medios de transporte que se traspasan y los procesos de subrogación. En todo caso, será con ocasión de la suscripción del convenio a que hace referencia el apartado 1 de la disposición transitoria segunda cuando se pudieran precisar los gastos que en su caso pudieran comportar a esta administración.

En todo caso, las autorizaciones de gasto de los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para 2021 (aprobados por Ley 1/2021, de 11 de febrero), contienen una partida presupuestaria específica (denominada “adecuaciones de transporte por cable”) por importe de 200.000,00.-€, para hacer frente a posibles intervenciones en las instalaciones de transporte por cable existentes en la CAE.

b) Vertiente del ingreso.

La entrada en vigor de la norma proyectada no comporta ingresos significativos de derecho público para esta Administración, derivados del ejercicio de la potestad sancionadora. A tal efecto, hacemos constar que hasta la fecha no se ha tramitado ningún expediente sancionador referido a los funiculares existentes en la CAPV.



Únicamente se han tramitado expedientes sancionadores referidos a los servicios ferroviarios prestados por Metro Bilbao y por Eusko Trenbideak, incluyendo asimismo los tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz, a los que corresponde el presupuesto de ingresos de este Departamento para 2021, contenido en el programa 5141.

B.-Incidencia económica de la entrada en vigor de la ley para otras administraciones, particulares y la economía en general,

Respecto a la incidencia económica para las **entidades locales**, señalamos lo siguiente:

En relación al transporte por cable, reiteramos que el Funicular de Artxanda se gestiona por la sociedad Funicular de Artxanda, S.A. que es de titularidad del Ayuntamiento de Bilbao, el cual, de acuerdo a sus presupuestos aprobados para el ejercicio 2021, destina una cantidad de 2.698.500 euros a subvenciones de explotación y 299.300 euros a subvenciones de capital, siendo asimismo la propietaria de las instalaciones de dicho funicular. Asimismo, en dichos presupuestos se contempla la cantidad de 624.500 euros en concepto de ingresos por prestación del servicio de funicular. Se puede considerar que la entrada en vigor del anteproyecto de ley no supondrá mayor incidencia económica respecto a las funciones que ya desarrolla dicha sociedad municipal como gestora del servicio y que, por aplicación de la nueva ley, suponemos seguirá desarrollando con el personal del que ya dispone.

En cuanto al Funicular de Igeldo, como ya se ha señalado anteriormente, se gestiona a riesgo y ventura por la empresa concesionaria, sin coste para los presupuestos de la administración. Se puede considerar que la entrada en vigor de anteproyecto de ley no supondrá incidencia económica relevante para el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián. Todo ello habida cuenta de que se estima que el tiempo destinado a las tareas de gestión, inspección y control es de 80 horas anuales por cada instalación.

En relación con los ascensores de servicio público y en cuanto a la incidencia económica para el ayuntamiento de Bilbao, la sociedad Funicular de Artxanda, SA, de titularidad municipal, ya gestiona más de cuarenta y cinco ascensores de uso público radicados en su término municipal, por lo que la subrogación prevista en la disposición adicional tercera respecto a los tres ascensores señalados no tiene especial incidencia económica. En todo caso, será con ocasión de la suscripción del convenio a que hace referencia el apartado 1 de la disposición transitoria segunda cuando se pudieran precisar los gastos que en su caso pudieran comportar a dicha administración.

Respecto a la incidencia en los **particulares y otras entidades**, reiteramos que el anteproyecto no tiene incidencia económica directa, sin añadir mayor precisión a lo recogido en la memoria que figura en el expediente.

Ivan Pedreira Lanchas
Director de Planificación del Transporte
Firmado electrónicamente