

# INFORMES Y DICTAMENES

## COMPETENCIA PARA EL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES DE FERROCARRILES TELEFERICOS

351.81(46-2):354.4

*Cada vez, y como consecuencia del turismo, se acude más al sistema de los ferrocarriles teleféricos para facilitar el acceso a lugares de atracción o pintorescos.*

*La concesión de estos ferrocarriles, ¿es competencia del Ministerio de Obras Públicas o, por el contrario, es una facultad propia de la Administración Local?*

*Sobre este tema versa el presente dictamen, extraído de los Anales de la Dirección General de lo Contencioso del Estado, correspondiente al año 1962*

### Planteamiento

El excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas remitió a informe de la Asesoría Jurídica la consulta elevada por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, en relación con la pretendida competencia de los Ayuntamientos para la concesión de ferrocarriles teleféricos, que era del siguiente tenor: «Es cada vez más frecuente, con motivo de la tramitación de concesiones de ferrocarriles, en especial y casi únicamente

de teleféricos, que las Corporaciones municipales decidan hacer aquélla por estimar que es de su competencia el otorgamiento de la concesión o que en otros casos se opongan a las que hace este Ministerio, que estima son de su exclusiva competencia en todos los casos. Se sostiene por los Ayuntamientos que el artículo 101 de la vigente Ley de Régimen Local les faculta para el otorgamiento de una concesión como, por ejemplo, la de un telecabinas desde el Valle de la Barranca a la Bola del Mundo, u otros de más extensión, con tal que

ésta sólo abarque terrenos de su término municipal o que, sin pertenecer a éste, sean propiedad del Ayuntamiento. Contrariamente entiende esta Dirección General que la concesión de ferrocarriles ha de regirse por la vigente legislación que sólo al Estado faculta para otorgar las concesiones y para la inspección técnica y administrativa de los mismos. Aparte de este aspecto formal de la cuestión, nos permitimos indicar que creemos que en ningún caso el artículo 101 de la Ley de Régimen Local puede tener el alcance que los Ayuntamientos quieren darle, sino el que concretamente define al atribuir a la competencia de ellos «el gobierno y administración de los intereses peculiares de los pueblos» que son muy otros de los que concurren en un transporte público por cable como el antes citado, o como el de Granada a Sierra Nevada.»

### Exposición

El antecedente inmediato de la legislación municipal en la materia lo constituye el número octavo del artículo 150 del Estatuto Municipal de 8 de marzo de 1924, el cual atribuía a la exclusiva competencia de los Ayuntamientos, subordinada tan sólo a la observancia de las leyes generales del Reino y a lo que en el Estatuto se disponía, el gobierno y dirección de los intereses peculiares de los pueblos, en la totalidad de su territorio, y en particular cuanto guarde relación con los objetos siguientes: «Octavo. Construcción y concesión de vías férreas, cualquiera que sea el medio de tracción y de líneas telefónicas, con tal de que ni unas ni otras rebasen, por la super-

ficié ni por el subsuelo, los límites del término municipal y respetando siempre los derechos adquiridos con anterioridad a la presente Ley.»

La legislación vigente se encuentra en el apartado e) del artículo 101 de la Ley de Régimen Local, cuyo texto refundido fue aprobado por Decreto de 24 de junio de 1955 y dice así: «Es de la competencia municipal el gobierno y administración de los intereses peculiares. La actividad municipal se dirigirá principalmente a la consecución de los siguientes fines: e) Transportes terrestres, marítimos, fluviales, subterráneos, y aéreos; estaciones, puertos y aeropuertos.»

Comparando ambos preceptos, se ve que la norma no ha experimentado grandes modificaciones, pues tanto en el Estatuto como en la Ley de Régimen Local, la competencia se atribuye principalmente por razón de interés peculiar de los pueblos; y si en el Estatuto se subordinaba a la observancia de las leyes generales del Reino y al respeto de los derechos adquiridos, advertencias que no constan en la Ley de Régimen Local, en ésta los términos son menos concretos, por referirse a transportes terrestres y subterráneos y no a la concesión de vías férreas, cualquiera que fuese el medio de tracción, como especificaba el Estatuto municipal.

Dado que ni el Reglamento de Obras y Servicios Municipales de 14 de julio de 1924 ni el Reglamento de igual naturaleza de 17 de julio de 1955 regulan de manera específica y concreta la actividad administrativa con relación a las diversas clases de transportes, los preceptos legales transcritos son simples declaraciones y principios generales, produciéndose la existencia de un verdadero va-

*cuum legale* en la legislación de Régimen Local respecto a la ordenación del servicio público de los transportes urbanos, subsumida indiferenciadamente con los demás servicios.

En la legislación general española, los teleféricos han de ser considerados necesariamente como ferrocarriles secundarios, comprendidos en el artículo 1 de la Ley de 26 de marzo de 1908 que define como tales «todos los destinados al servicio público con motor mecánico de cualquier clase que no estén comprendidos en la red de servicio general, tal como se halla definida y establecida en el capítulo I de la Ley de 23 de noviembre de 1877».

Sobre dicho extremo la Asesoría Jurídica se permite sugerir la posible conveniencia de que, al igual que con los trolebuses, recibieran los teleféricos su propio régimen jurídico, pues, por ejemplo, en la resolución de la Dirección General de Previsión de 26 de marzo de 1954, ya se dispone la incorporación al Montepío Nacional de Transportes del personal de Funiculares y Teleféricos turísticos, cuando lo cierto es que estas variedades de medios de transporte, al tener características muy diferenciadas de los demás, exigen su propia normativa, si posible fuera, con rango de Ley.

La regulación actual por la Ley de 26 de marzo de 1908, se justifica tanto por la amplitud del precepto transcrito como por las importantes sentencias de 11 de mayo de 1920 y 28 de noviembre de 1950, ambas desestimatorias de recursos contencioso-administrativos interpuestos por el Ayuntamiento de Madrid contra resoluciones del Ministerio de Fomento y Obras Públicas, que se atribuyeron la competencia para otorgar la con-

cesión de líneas del Metropolitano de Madrid.

La consideración legal de los Ferrocarriles Metropolitanos fue objeto de las cuestiones litigiosas resueltas por las sentencias citadas, y aunque se pudiera decir que, por su fecha, son anteriores a la vigencia de la Ley municipal de 16 de diciembre de 1950, con posterioridad a ella se han promulgado dos leyes, ambas de 16 de diciembre de 1954, reiterativas del criterio, confirmando la concesión otorgada por el Ministerio de Obras Públicas a «F. C. Metropolitano de Barcelona, S. A.», de un ferrocarril subterráneo entre La Sagrera y la Barriada de San Andrés; declarando de utilidad pública el ferrocarril subterráneo desde la estación Sagrera del metro transversal, en la avenida de la Meridiana, hasta la estación de Ibiza, en Horta; y autorizando a este Ministerio de Obras Públicas a otorgar al expresado Ayuntamiento de Barcelona la concesión para construir y explotar dicho ferrocarril.

Igualmente las ordenes ministeriales de 11 de abril de 1960 y de 8 de enero de 1962, de este Ministerio de Obras Públicas, otorgaron las concesiones de la Prolongación del Metropolitano de Madrid, de Tetuán a la plaza de Castilla y del Puente de Vallecas a Palomeras, de acuerdo la primera con el decreto de 10 de marzo de 1960 y la segunda con el decreto de 21 de diciembre de 1961.

Es decir, que en orden a la competencia para otorgar ferrocarriles metropolitanos que son, en esencia, los transportes de mayor relieve municipal por afectar directamente a los intereses peculiares de los pueblos y radicar en municipios de primera importancia y, por ello, con servicios técnicos muy completos, la jurisprudencia

dencia del Tribunal Supremo, ordenes ministeriales, decretos e incluso leyes, posteriores estas normas a la Ley de Régimen Local, la atribuyen sin género de dudas a la Administración General del Estado representada por el Departamento de Obras Públicas.

Dado que en la instalación y explotación de los teleféricos el interés peculiar del pueblo donde radican está mucho más diluido que en otra clase de transportes, resultando presumible que la mayoría de los usuarios no serán vecinos y, como además suelen ubicarse en municipios con insuficiencia técnica para acometerlas, la competencia del Ministerio de Obras Públicas queda si cabe más fortalecida que con relación a los ferrocarriles subterráneos.

Lo dispuesto en la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 23 de febrero de 1912 y su reglamento de 12 de agosto del mismo año, en orden al establecimiento de estos ferrocarriles, y lo ordenado por la Ley General de

23 de noviembre de 1877, su Reglamento de 24 de mayo de 1878, y por la Ley de Policía de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 y su Reglamento de 8 de septiembre de 1878, habría de serles de aplicación en todo caso, por carencia de normas en la legislación municipal que pudieran sustituirlas, y claro está que tales leyes y reglamentos únicamente pueden ser aplicados, así como exigido su cumplimiento, por el Ministerio de Obras Públicas.

### Conclusión

En mérito de lo que antecede, la Asesoría Jurídica tuvo el honor de informar al ministerio que la declaración contenida en el apartado e) del artículo 101 de la Ley de Régimen Local, no puede modificar la competencia que en orden a la concesión e inspección de los ferrocarriles teleféricos está atribuida al Ministerio de Obras Públicas.