



MINISTERIO
DE INDUSTRIA, COMERCIO
Y TURISMO

DIRECCIÓN GENERAL DE
INDUSTRIA Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA

Subdirección General de Calidad y
Seguridad Industrial

Memoria del análisis de impacto normativo del proyecto de Real Decreto por el que se aprueba la Instrucción Técnica Complementaria AEM 1 «Ascensores» del Reglamento de aparatos de elevación y manutención, aprobado por Real Decreto 2291/1985, de 8 de noviembre.

02 de diciembre de 2020

ÍNDICE

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.....	7
1.1. Motivación.....	7
1.2. Principios de buena regulación	8
1.3. Objetivos.....	8
1.4. Alternativa	9
2. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.....	9
2.1. Contenido	9
2.2. Análisis Jurídico	11
2.3. Tramitación.....	13
3. PRÓXIMOS PASOS EN LA TRAMITACIÓN	14
4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO.....	15
4.1. Impacto económico y sobre la competencia.....	15
4.2. Impacto sobre la Unidad de Mercado	28
4.3. Impacto sobre las PYME	28
4.4. Impacto presupuestario	28
5. IMPACTO DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS	28
6. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO	28
7. IMPACTO EN LA INFANCIA Y EN LA ADOLESCENCIA.....	29
8. IMPACTO EN LA FAMILIA.....	29
9. IMPACTO COMPETENCIAL.....	29

Ficha de resumen ejecutivo.

Ministerio/Órgano proponente	Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial).	Fecha	02/12/2020
Título de la norma	Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba la Instrucción Técnica Complementaria AEM 1 «Ascensores» del Reglamento de aparatos de elevación y mantenimiento, aprobado por Real Decreto 2291/1985, de 8 de noviembre.		
Tipo de Memoria	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Este proyecto de Real Decreto viene a regular las condiciones técnicas mínimas que mejoren la seguridad de los ascensores existentes en base a las prescripciones técnicas en vigor y en orden a garantizar la seguridad de las personas y los bienes, así como la protección del medio ambiente.		
Objetivos que se persiguen	El objetivo es la adaptación de la reglamentación de seguridad de los ascensores, actualizando los procedimientos de mantenimiento e inspecciones periódicas y mejorando la reglamentación teniendo en cuenta la evolución de la técnica y la experiencia que se ha ido acumulando con la aplicación de la misma que obliga a reconsiderar los modos y plazos en los que llevar a cabo las revisiones de mantenimiento. Así mismo, se pretende mejorar la seguridad en los ascensores existentes, especialmente aquellos de elevada antigüedad.		
Principales alternativas consideradas	<p>La única alternativa es no modificar los criterios de mantenimiento ni la adaptación de los ascensores existentes, lo que generaría situaciones de riesgo para los usuarios de los aparatos elevadores. La aplicación de protocolos de mantenimiento, en muchos casos insuficientes para conservar adecuadamente las instalaciones, genera una gran incertidumbre sobre el estado de conservación del parque de ascensores, lo que implica un elevado riesgo de accidente.</p> <p>La alternativa de no llevar a cabo la mejora y modernización de los ascensores, supondría seguir manteniendo instalaciones antiguas que no incorporan las medidas de seguridad previstas para los nuevos aparatos, por lo que los usuarios nunca se beneficiarían de la mejoras tecnológicas existentes..</p>		
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO			
Tipo de norma	Real Decreto.		

Estructura de la Norma	El proyecto de real decreto consta de una parte expositiva, un artículo único, siete disposiciones adicionales, tres disposiciones transitorias, una disposición derogatoria única y dos disposiciones finales.
Informes recabados	<p>En su tramitación se recabarán los siguientes informes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informe preceptivo de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. - Informe de acuerdo a la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (Texto pertinente a efectos del EEE) Internacionales y Cooperación. - Informe del Ministerio de Educación y Formación Profesional. - Informe del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. - Informe del Consejo de Coordinación de Seguridad Industrial - Dictamen preceptivo del Consejo de Estado.
Consulta previa	Se ha llevado a cabo una consulta previa a la elaboración del texto de acuerdo a lo indicado en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. Para ello se ha colgado dicha consulta en la página web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y se ha notificado de forma expresa a las Direcciones Generales con competencia en materia de Industria de las diferentes Comunidades Autónomas y Ciudades Autónomas; las principales asociaciones en el ámbito de la seguridad industrial de las que tiene contacto la Subdirección proponente y los colegios profesionales.
Trámite de audiencia	El proyecto de real decreto se ha colgado en la página web del MINCOTUR para información pública y de forma específica se ha notificado a las Direcciones Generales con competencia en materia de Industria de las diferentes Comunidades Autónomas y Ciudades Autónomas; las principales asociaciones en el ámbito de la seguridad industrial de las que tiene contacto la Subdirección proponente y los colegios profesionales.
ANÁLISIS DE IMPACTOS	
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	Esta disposición se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.13ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia para determinar las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general.	Supone un gasto para los consumidores de 100.000.000 € anuales durante un periodo máximo de 7 años, más 2.600.000€ anuales en concepto de inspección inicial.
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas en la Administración del Estado, al acogerse, frente a la regulación anterior, la regla del silencio administrativo estimatorio. Cuantificación estimada: _____ <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado. Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	No implica incremento de gasto, en la medida en que se limita a regular ciertos aspectos ya existentes. NO implica un ingreso.
IMPACTO DE GÉNERO	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo Positivo
IMPACTO EN LA INFANCIA Y ADOLESCENCIA	La norma tiene un impacto en la infancia y adolescencia	Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo Positivo

DIRECCIÓN GENERAL DE
INDUSTRIA Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA

Subdirección General de Calidad y
Seguridad Industrial

IMPACTO EN LA FAMILIA	La norma tiene un impacto en la familia	Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	La norma tiene impacto para las Pymes. La norma no tiene impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad..	
OTRAS CONSIDERACIONES	Ninguna	

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

1.1. Motivación

La experiencia adquirida en la aplicación de los reglamentos anteriores y la evolución técnica obligan a reconsiderar los modos en los que llevar a cabo las revisiones de mantenimiento, teniendo en cuenta las distintas condiciones de utilización de los ascensores, como en el caso de los unifamiliares.

Así mismo, el parque de ascensores incorpora continuamente unidades con nuevos avances tecnológicos, aumentando la complejidad técnica general. Si bien desde hace años es obligación del instalador o fabricante, según sea el caso, de suministrar con el ascensor un manual de instrucciones relativas a su uso, mantenimiento, inspección y reparación, la realidad es que, en muchos casos, y sobre todo en los modelos más antiguos, dicha documentación dejó de estar disponible en las instalaciones.

Así las cosas, las empresas conservadoras han venido desarrollando sus planes de mantenimiento basándose en la información disponible suministrada por los únicos legitimados a proporcionarla – fabricantes e instaladores de los equipos- y, cuando no existe información disponible, aplicando la experiencia adquirida a las unidades más antiguas y, todo, dependiendo del tipo, cantidad y ubicación de los ascensores a su cargo.

Por otra parte, se pretende definir mejor la información a proporcionar al titular, por parte de la empresa conservadora, en relación a las actividades de mantenimiento. Esto, unido a la creciente complejidad técnica y organizativa del mantenimiento, ha llevado a definir en qué debe consistir un plan de mantenimiento que incluya unas mínimas actuaciones a realizar por la empresa conservadora.

Finalmente, se ha considerado la antigüedad de los ascensores en funcionamiento con el fin de minimizar el riesgo de accidentes por obsolescencia, desgaste y deterioro de los materiales que forman parte de los elementos de seguridad. Según fuentes del sector, los datos recabados desde los órganos competentes en materia de seguridad industrial mostraban que a finales del año 2.019 estaban registrados más de un millón de aparatos elevadores. De ellos, alrededor de 400.000 llevan, hoy en día, más de 30 años en servicio. Por tal motivo, se hace necesaria una revisión extraordinaria periódica que incida en la vigilancia del estado de sus elementos estructurales y de seguridad, así como una modernización de los mismos.

Esta modernización y adaptación de los ascensores incluyendo elemento de seguridad, favorecerá el desarrollo empresarial del sector de la elevación.

1.2. Principios de buena regulación

Esta norma se ha elaborado teniendo en cuenta los principios que conforman la buena regulación, a que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En particular, se cumplen los principios de necesidad y eficacia al considerarse que la aprobación de este real decreto es el instrumento necesario para conseguir el objetivo perseguido que es actualizar la normativa de seguridad industrial en España en lo relativo al mantenimiento, inspección y modernización de los aparatos elevadores existentes. El principio de proporcionalidad se considera cumplido toda vez que el real decreto contiene la regulación imprescindible para atender a su finalidad.

El principio de seguridad jurídica se garantiza ya que esta norma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico y se ha pretendido que sea clara y que facilite la actuación y la toma de decisiones de las personas y empresas. El de transparencia, porque en su proceso de elaboración se han solicitado todos los informes preceptivos y se ha procedido a su publicación en la página web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, para posibilitar a los potenciales destinatarios su participación activa en el citado proceso. Además, en este sentido, previo a la elaboración de este real decreto se sustanció una consulta pública, tal y como indica el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Por último, con respecto al principio de eficiencia las modificaciones introducidas no introducen cargas administrativas.

1.3. Objetivos

El objetivo es la adaptación de la reglamentación de seguridad de los ascensores, estableciendo prescripciones técnicas que afectan al mantenimiento y a las inspecciones periódicas; mejorar la reglamentación teniendo en cuenta la evolución de la técnica y la experiencia que se ha ido acumulando con la aplicación de la misma que obliga a reconsiderar los modos y plazos en los que llevar a cabo las revisiones de mantenimiento.

Así mismo, el objetivo de este real decreto en cuanto a los medios humanos de las empresas conservadoras de ascensores, es que dichos medios estén en plantilla de dichas empresas. En este punto, es necesario destacar lo dispuesto en el artículo 4c de la Ley 32/2006, de 18 de octubre, donde se establece que las empresas deben ejercer un control directo respecto de sus trabajadores, mientras que los trabajadores autónomos deben llevar a cabo sus trabajos fuera de la dirección de la empresa que los contrata. De acuerdo a lo anterior parece difícil que una empresa pueda acreditar el cumplimiento de los requisitos de los medios humanos indicando que cuenta con los conservadores habilitados correspondientes, con por ejemplo trabajadores autónomos, cuando estos, de acuerdo al artículo antes mencionado deben realizar sus trabajos de forma completamente autónoma. Por tanto, parece indicado establecer el requisito de que el personal se encuentre en plantilla.

Asimismo, el personal conservador y los técnicos competentes deben estar contratados en plantilla durante todo el tiempo que la empresa ofrezca sus servicios.

Por su parte, en lo referente a las vías de acceso a la profesión de conservador de ascensores, este real decreto equipara las distintas vías existentes, de forma que los profesionales puedan habilitarse por cualquier vía establecida en el reglamento.

1.4. Alternativa

La alternativa de la inacción, es decir, de no llevar a cabo la publicación de la presente ITC, supondría seguir admitiendo diferentes protocolos de mantenimiento, dando lugar a discrepancias a la desarrollar las distintas actividades que implican un adecuado mantenimiento de las instalaciones, así como no mejorar la seguridad de los ascensores existentes.

Esta inacción genera asimismo un perjuicio en la seguridad de los usuarios que utilizan estas instalaciones a diario.

2. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

2.1. Contenido

El proyecto de real decreto consta de un preámbulo, un artículo único, ocho disposiciones adicionales, tres disposiciones transitorias, una disposición derogatoria única y dos disposiciones finales.

Artículo único. Aprobación de la Instrucción Técnicas Complementaria AEM 1 «Ascensores».

Disposición adicional primera. Por la que se anuncia la posibilidad de publicación de una guía técnica por el órgano competente en materia de seguridad industrial del Ministerio de industria, Comercio y Turismo, con el fin de establecer aclaraciones a conceptos de carácter general.

Disposición adicional segunda. Establece las condiciones para que una empresa conservadora de ascensores que se establezca o ejerza su actividad en España debe actuar cuando este cubierto por un de seguro u otra garantía equivalente suscrito en otro Estado miembro.

Disposición adicional tercera. Establece los requisitos para aceptar los documentos de otros Estados miembros a efectos de acreditación de cumplimiento de requisitos de las empresas conservadoras.

Disposición adicional cuarta. Por la que se establece la obligación que tienen las empresas conservadoras de informar y las obligaciones de atender las reclamaciones de sus clientes.

Disposición adicional quinta. Establece las condiciones por las que las empresas conservadoras previamente habilitadas pueden seguir realizando su actividad, aunque deben cumplir con las modificaciones introducidas por la Instrucción Técnica Complementaria.

Disposición adicional sexta. Establece las medidas mínimas obligatorias que deben cumplir los ascensores existentes antes de la entrada en vigor de la presente ITC.

Disposición adicional séptima. Establece los requisitos para que se reconozca la cualificación como conservador de ascensores al personal de empresas previamente habilitadas a la entrada en vigor de la presente ITC.

Disposición transitoria primera. Establece el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la presente ITC para que las empresas conservadoras establezcan un plan de mantenimiento para cada tipo de ascensor objeto de sus tareas de mantenimiento.

Disposición transitoria segunda. Establece la obligación a la empresa conservadora de entregar al titular de la instalación copia del manual de funcionamiento del ascensor, así como del plazo para su elaboración en caso de no disponer del mismo.

Disposición transitoria tercera. Por la que se establecen los requisitos que deben cumplir los ascensores existentes y ya registrados en el órgano competente y establece los plazos para que, las instalaciones que no estén inscritas en los registros competentes de las Comunidades Autónomas, presenten la documentación para inscribirse.

Disposición derogatoria única. Por la que se derogan las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo establecido en el presente real decreto y expresamente la normativa actual sobre incremento de seguridad del parque de ascensores existentes y la ITC sobre Ascensores en vigor.

Disposición final primera. Sobre el título competencial. En concreto, el proyecto se ampara, con carácter general, en el artículo 149.1.13ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Disposición final segunda. Que determina que la entrada en vigor del real decreto y la Instrucción Técnica Complementaria será en julio de 2022.

2.2. Análisis Jurídico

A) Ordenamiento Jurídico español

El presente proyecto de real decreto, tienen su cobertura legal en la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, modificada por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, cuyo artículo 12.5 determina que los reglamentos de seguridad industrial, de ámbito estatal, se aprobarán por el Gobierno de la Nación, sin perjuicio de que las Comunidades Autónomas, con competencia legislativa sobre industria, puedan introducir requisitos adicionales, cuando se trate de instalaciones radicadas en su territorio. Por otra parte, la citada Ley recoge, en su artículo 2, la necesidad de compatibilizar la actividad industrial con el medio ambiente.

Por otra parte, el proyecto tiene cobertura en el artículo 97 de la Constitución, relativa a la atribución del Gobierno para el ejercicio de la potestad reglamentaria, concretada a favor del Consejo de Ministros en el artículo 5.h), de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

De esta forma, el rango previsto para la norma (real decreto, aprobado por el Consejo de Ministros) es correcto, toda vez que el artículo 24 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, señala que las decisiones de los órganos regulados en esta ley revisten, entre otras, las formas de reales decretos aprobados en Consejos de Ministros, que aprueban normas reglamentarias de la competencia éste.

Además, desde otro punto de vista, el rango de real decreto del proyecto es adecuado porque modifica otra norma de igual rango reglamentario y conviene, en aras de una mayor claridad, proceder a la derogación del anterior real decreto.

Por todo ello, se desprende que la norma proyectada, de naturaleza técnica, encuentra fundamento legal en la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria y en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

B) Ordenamiento Jurídico europeo

Este proyecto de real decreto guarda relación con normativa de la Unión Europea, en concreto, la Directiva 2014/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014 , sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de ascensores y componentes de seguridad para ascensores, traspuesta a nuestro ordenamiento jurídico mediante el Real Decreto 203/2016, de 20 de mayo, por el que se establecen los requisitos esenciales de seguridad para la comercialización de ascensores y componentes de seguridad para ascensores

Esta directiva derogaba la anterior Directiva 95/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de junio de 1995 y realizaba una refundición de la anterior directiva para adaptarla a la Decisión nº 768/2008/CE, sobre un marco común para la comercialización de los productos.

El Real Decreto 203/2016, de 20 de mayo ha obligado a adaptar la evaluación de la conformidad de los productos incluidos en su ámbito de aplicación a la Decisión nº 768/2008/CE, sobre un marco común para la comercialización de los productos, regulando la acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad y adoptando un marco para la vigilancia del mercado de los productos y para los controles de los productos procedentes de terceros países estableciendo los principios generales del mercado CE.

Así mismo, este Real decreto regula la «Puesta en servicio de un ascensor», definiéndola como el acto mediante el cual, por primera vez, y una vez instalado, se pone el ascensor a disposición de los usuarios, cumpliendo con los requisitos establecidos en el apartado 4 «Puesta en servicio de los ascensores» de la instrucción técnica complementaria AEM 1 «Ascensores», aprobada por Real Decreto 88/2013, de 8 de febrero.

Este proyecto de real decreto cumple con la Guía sobre la aplicación de las directivas basadas en el Nuevo Enfoque y el Enfoque Global («la Guía azul»), que es uno de los principales documentos de referencia que explican cómo aplicar la legislación basada en el nuevo enfoque, ahora regulado por el Nuevo Marco Legislativo (NML).,

En dicha guía, se recoge que *“los Estados miembros no pueden prohibir, restringir o impedir la puesta en servicio de productos que cumplan las disposiciones de la legislación de armonización de la Unión aplicable.*

No obstante, los Estados miembros están autorizados a mantener y a adoptar, en cumplimiento del Tratado (en particular de los artículos 34 y 36 del TFUE), y de conformidad con la legislación de armonización de la Unión, disposiciones nacionales adicionales relativas a la puesta en servicio, la instalación o el uso de productos destinados a la protección de trabajadores o a otros usos, o bien de otros productos.

Estas disposiciones nacionales no pueden exigir la modificación de un producto fabricado de conformidad con las disposiciones de la legislación de armonización de la Unión aplicable. La necesidad de verificar la conformidad de los productos en el momento en que se ponen en servicio y, si procede, el momento en que son correctamente instalados, mantenidos y utilizados para el fin previsto, debe limitarse a los productos: — que no hayan sido introducidos en el mercado antes de ser puestos en servicio, o que solo pueden ser usados después de llevarse a cabo un montaje, una instalación u otra manipulación,...” como es el caso de los aparatos de elevación objeto del presente proyecto de real decreto.

Por lo tanto, este proyecto de real decreto, al igual que el que se deroga, establece requisitos exigibles a los ascensores una vez han sido “introducidos en el mercado”, entendiéndose como tal, la instalación, remunerada o gratuita, de un ascensor para su utilización en el mercado de la Unión Europea en el transcurso de una actividad comercial.

2.3. Tramitación

A) Tramites realizados

En cumplimiento con el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se han realizado los siguientes trámites:

1. Autorización Inicial: La Secretaria General de Industria autorizó la iniciación del procedimiento el día 16 de abril de 2019.
2. Consulta Pública: con fecha de 9 de julio de 2019, a través del portal web del Ministerio, con carácter previo a la elaboración del texto, se ha recabado opinión de los sujetos potencialmente afectados por la futura norma y de las organizaciones más representativas acerca de:
 - a) Los problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma.
 - b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
 - c) Los objetivos de la norma.
 - d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias

La consulta pública concluyó el 31 de julio de 2019. Durante la misma, se recibieron diversas aportaciones que se tratan en el Anexo I de este documento

3. PRÓXIMOS PASOS EN LA TRAMITACIÓN

Audiencia Pública: se publicará en el portal web del Ministerio el texto del proyecto de real decreto notificando el comienzo de dicho trámite a todos los actores consultados en el trámite anterior. La audiencia pública concluirá 30 días después de su publicación. Durante la misma, se esperan recibir aportaciones que se tratarán en el Anexo II de este documento.

Dado el carácter específico de la norma, se remitirá información del trámite a:

- Direcciones Generales con competencia en materia de Industria de las diferentes Comunidades Autónomas y Ciudades Autónomas;
- UNE – Asociación Española de Normalización
- ENAC –Entidad Nacional de Acreditación.
- Asociación Española de la Manutención – Comité Español FEM
- Asociación Española de certificadores y Verificadores de la Evaluación de la conformidad (ACERTES)
- FEEDA – Federación Empresarial Española de Ascensores
- ANIMESAL – Asociación Nacional de Instaladores y Mantenedores de Elevadores y Salvaescaleras

- AECAE – Asociación de Empresas de componentes para aparatos elevadores
- AEGIC – Asociación Española de Grupos Empresariales de Inspección y Certificación
- FEPYMA – Federación Española de Asociaciones de Pequeña y Mediana Empresa de Ascensores
- FELAB – Federación Española de Laboratorios
- CONSEJO GENERAL DE COLEGIOS OFICIALES DE INGENIEROS INDUSTRIALES
- CONSEJO GENERAL DE COLEGIOS OFICIALES DE PERITOS E INGENIEROS TÉCNICOS INDUSTRIALES
- CONSEJO SUPERIOR DE LOS COLEGIOS DE ARQUITECTOS DE ESPAÑA
- CONSEJO GENERAL DE COLEGIOS OFICIALES DE APAREJADORES Y ARQUITECTOS TÉCNICOS
- COMISIONES OBRERAS (CCOO)
- UNION GENERAL DE TRABAJADORES (UGT)
- SINDICATO DE ELEVACION
- INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO

4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO:

4.1 Impacto económico y sobre la competencia

Por una parte, el proyecto de real decreto establece una serie de mejoras en el parque de ascensores existentes y un control adicional para la puesta en servicio de los ascensores de nueva instalación.

En relación a las inspecciones periódicas y al mantenimiento periódico, se mantienen las periodicidades establecidas en la regulación que se deroga, por lo que no supone un coste adicional ni tiene impacto económico alguno, por ser actividades ya contempladas en la regulación existente.

En relación a las mejoras en el parque de ascensores existentes, incluye lo ya establecido en el real decreto 57/2005, de 21 de enero, por el que se establecen prescripciones para el incremento de la seguridad del parque de ascensores existente, y añade algunas actuaciones necesarias para adaptar los ascensores al progreso de la técnica.

EL cálculo del coste de la implementación de estas mejoras se muestra en la tabla siguiente:

TOTAL VALOR EN SIETE AÑOS	708.742.360 €
----------------------------------	----------------------

En conclusión, el gasto para los consumidores para la modernización del parque de ascensores existente es de alrededor de 700 Millones de Euros, a dividir en 7 años desde la publicación del real decreto.

El proyecto normativo se limita a actualizar la normativa española sobre este tipo de instalaciones, para adecuarla a la nueva clasificación de los refrigerantes que se aplica en el ámbito europeo, y no se prevé que introduzca restricciones en la competencia en ninguna de sus grandes manifestaciones: número de agentes del mercado, capacidad e incentivos para competir.

El citado proyecto mejora la competencia del sector de climatización para condiciones de bienestar térmico dado que, al permitir el uso, en este sector, de los refrigerantes del grupo 2L se aumenta el número de refrigerante que se utilicen y permitirá la instalación de nuevos equipos aumentando la competencia en el sector.

Por ello, este real decreto cumple con el principio de unidad de mercado evitando cualquier fragmentación en el mercado español por lo que se puede afirmarse que cumple con lo dispuesto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

Asimismo, es necesario destacar que se favorece el control administrativo de las instalaciones, y la posibilidad de controlar que las instalaciones hayan sido efectivamente realizadas por los instaladores habilitados, repercutiendo positivamente en la seguridad de las instalaciones y la calidad del servicio prestado.

En cuanto a la homogeneización de las vías de acceso a las profesiones de instalador habilitado u operario cualificado, se entiende que en todo caso tiene un efecto positivo en cuanto aumenta las posibilidades de acceso a dichas profesiones, favoreciendo por tanto la competencia.

A continuación, se detallan las mejoras en el parque de ascensores existente:

- Mejoras en el parque de ascensores existentes:

Con datos oficiales de finales de 2019, uno de cada dos ascensores lleva funcionando más de 20 años, y uno de cada tres, desde hace 30 años o más. Tal envejecimiento de las instalaciones, junto al de la población, ha venido ocasionando en los últimos años una serie de accidentes por golpes y caídas de los usuarios. Las mejoras incluidas, cuyo detalle puede verse a continuación, buscan reducir los accidentes mencionados y, en paralelo, facilitar el uso de los ascensores por parte de personas de avanzada edad y/o con discapacidad o movilidad reducida. Estas mejoras dan continuidad al propósito del RD 57/2005, ya agotado, de someter a todo el parque de ascensores un mismo nivel mínimo de seguridad y accesibilidad utilizando la nueva normativa europea de seguridad en ascensores, en vigor desde el año 2015, y que no se actualizaba desde el año 1.998.

La ejecución de las mejoras se ha planificado de forma que se hagan de forma gradual a lo largo de 7 años, comenzando al año de la publicación de este real decreto. Se estima que el gasto medio anual para los consumidores será de unos 100 Millones de euros (708 Millones de euros en total).

- Descripción de las medidas de mejora de la seguridad y accesibilidad:

Las mejoras incluidas están basadas en la nueva normativa europea de seguridad en ascensores, en vigor desde el año 2015 (EN 81-20:2014 y EN 81-50:2014), y sin actualizar desde el año 1.998, cuando se editaron las normas armonizadas EN 81-1:1998 y EN 81-2:1998.

En esta actualización, aparte de incorporar nuevas tecnologías y materiales, se ha tenido en cuenta la experiencia de los agentes sociales en cuanto a accidentabilidad, ya fuera ésta leve, grave o muy grave (accidentes mortales). Entre los muy graves destaca el movimiento incontrolado de las cabinas con puertas abiertas, siendo tan relevante que la Comisión Europea obliga desde 2016 a incorporar, en las nuevas instalaciones, un dispositivo con marcado CE que evite dicho riesgo.

Para el cálculo del coste económico se ha estimado 60€/hora para el coste de la mano de obra.

1. Medidas destinadas a la mejora de la nivelación de la cabina.

- 1.1 Nivelación deficiente. Seguridad y accesibilidad.

Las primeras máquinas que se introdujeron en los ascensores eléctricos para mover el sistema cabina/contrapeso eran de una velocidad. Esto implicaba que, a cabina parada, cuando el usuario subía a la misma y seleccionaba la planta de destino, el ascensor arrancaba el movimiento alcanzando su velocidad nominal (normalmente 0,63 m/s) casi inmediatamente.

Lo relevante en nuestro caso era la parada cuando llegaba a planta, ya que la cabina debía detenerse casi instantáneamente, decelerando desde su velocidad nominal. Una combinación de causas que se describen posteriormente hacía muy difícil que, con la inercia de la cabina y su carga, los niveles de suelo de cabina y planta quedaran a nivel. De hecho, hasta la ITC del 19 de diciembre de 1985 no se empezó a pedir una precisión de parada de ± 20 mm.

Posteriormente, el Real Decreto 57/2005, de 21 de enero, por el que se establecen prescripciones para el incremento de la seguridad del parque de ascensores existentes, obligaba en caso de tener que sustituir el grupo tractor, a instalar uno que proporcionara esos ± 20 mm.

El incremento de la altura de los edificios llevó al aumento consiguiente de la velocidad nominal de los ascensores a 1,0 m/s, ya que con los 0,63 m/s los tiempos de viaje se alargaban demasiado. Este aumento de velocidad nominal forzó, para el sector residencial, el desarrollo de las máquinas de dos velocidades. Estas máquinas hacen posible que, mediante el cuadro de control y yendo el ascensor a su velocidad nominal, reduzca a éste a una velocidad de aproximación de una cuarta parte de la velocidad nominal en el momento de aproximarse a la parada. La deceleración es mucho menos pronunciada que en una parada instantánea y, obviamente, la precisión de parada mejoraba notablemente al tener que detenerse desde una velocidad menor.

Con la publicación de la norma UNE EN 81-70:2003, se empezaron a exigir los ± 10 mm para los ascensores destinados a personas con discapacidad.

En 2010, a raíz de la publicación de la Adenda A3 a la norma UNE EN 81-1:2001, fue cuando se empezó a exigir a todos los ascensores una precisión de nivelación de ± 10 mm. Una máquina de dos velocidades, adecuadamente mantenida y que trabaje en las condiciones para las que fue diseñada (sin sobrecargas), es capaz de mantener esta precisión de nivelación durante buena parte de su vida útil. Un mal mantenimiento y/o un abuso y sobrecargas reduce sensiblemente esa capacidad.

La tercera generación de grupos tractores la constituyen aquellos sin engranajes y cuya velocidad se controla por medio de la variación de la frecuencia de su tensión de alimentación. Este control permite un aumento o disminución continuos, sin saltos, de la velocidad de la cabina con lo que se consigue un confort óptimo para el usuario al no haber aceleraciones/deceleraciones bruscas en el movimiento. También, y muy importante para la accesibilidad, es capaz de obtener una precisión de parada sensiblemente inferior a los ± 10 mm. Esto permite eliminar prácticamente cualquier desnivel entre cabina y descansillo, evitando tropiezos y obstáculos a las sillas de ruedas.

Por último, el variador de frecuencia permite eliminar los picos de intensidad producidos en los arranques de máquinas de una o dos velocidades, ya que consume en cada momento sólo la potencia necesaria y de forma gradual, con lo cual se pueden alcanzar ahorros de hasta un 30% en la factura eléctrica. Es lo que en el mercado del electrodoméstico se denomina tecnología “inverter”.

Por lo anterior, hoy en día, y básicamente por motivos de accesibilidad, ya no tiene ningún sentido el reponer máquinas de engranajes de una o de dos velocidades por otras del mismo tipo que no garanticen alcanzar una precisión de nivelación de al menos ± 10 mm.

COMPONENTES		MANO DE OBRA		COSTE TOTAL POR UNIDAD €	UNIDADES AFECTADAS	COSTE TOTAL €
DESCRIPCIÓN	COSTE €	HORAS POR UNIDAD	COSTE €			
- Máquina - Variador de frecuencia 5Kw - Conexión cuadro variador - Resistencia de frenado - Material eléctrico - Contactores - Conexionados	2.973	25,0	1.500	4.473	4.700	21.023.100

El trabajo a realizar en la instalación consiste en la sustitución de la máquina y la instalación del variador de frecuencia con su resistencia de frenado, modificación del cuadro de maniobra, conexionado eléctrico entre máquina, variador y cuadro, más pruebas y ensayos.

1.2 Dispositivos de control de carga

Una sobrecarga de la cabina causará una mayor imprecisión en la nivelación. A mayor sobrecarga, la mayor masa -y por lo tanto inercia- hará más difícil el detener la cabina con un desnivel dentro de lo permitido.

Para prevenir que el ascensor se ponga en movimiento en caso de sobrecarga, existen en el mercado unos dispositivos denominados pesa-cargas. Dichos dispositivos son muy fáciles de adaptar al ascensor y normalmente su funcionamiento se basa, dependiendo del tipo, en determinar el peso total de la cabina de manera directa o indirecta.

Este tipo de dispositivos no fueron obligatorios hasta el año 2001, cuando aparecieron en la norma UNE EN 81-1/2:2001.

El Ministerio de Industria, con el fin de ir incorporando esta medida a todos los ascensores instalados antes de ese año, introdujo la medida Nº 15 del RD 57/2005:

“Cuando se cambie la cabina... se dotará a la misma de un dispositivo de control de sobrecarga según 1.2 anexo I RD 1314/1997, 14.2.5 UNE EN 81-1/2:2001”

En este caso, hemos de hacer notar que la obligatoriedad de incorporar dicho dispositivo viene condicionada al cambio de la cabina del ascensor, hecho que sólo ocurre en contadas ocasiones y siempre en caso de modernizaciones de un alcance considerable.

COMPONENTES		MANO DE OBRA		COSTE TOTAL POR UNIDAD €	UNIDADES AFECTADAS	COSTE TOTAL €
DESCRIPCIÓN	COSTE €	HORAS POR UNIDAD	COSTE €			
- Pesacargas electrónico - Display - Conexionados	230	7,0	420	650	406.800	264.420.000

El trabajo a realizar en la instalación consiste en adaptar a los medios de suspensión (cables de acero) un dispositivo piezoeléctrico que traduce la tensión de los cables en carga de cabina, instalar un display en la botonera de cabina que muestre el estado de carga, realizar los conexiones desde dispositivo y botonera al cuadro de maniobra y llevar a cabo las pruebas y ensayos.

2. Protección del usuario contra el cierre de puertas durante la entrada o salida de la cabina.

Un sistema como tal no fue obligatorio hasta 1976, fecha en que se publicó la Orden del 20 de julio, por la que se modificaba el Reglamento de Aparatos Elevadores de 1966. En dicha orden se indicaba, para puertas automáticas, que “un dispositivo de protección sensible debe mandar automáticamente la reapertura de la puerta en el caso de que un pasajero resultara golpeado al pasar la entrada estando ya efectuándose el movimiento de cierre.”

Posteriormente, al publicarse la Orden del 19 de diciembre de 1985, ITC AEM1, al publicarse la norma UNE EN 81-1:1977, se ampliaba el requisito anterior en dos sentidos: que la reapertura de la puerta no sólo debía producirse como reacción al impacto contra el usuario, sino que también, y opcionalmente, sin que mediara tal contacto, y que “este dispositivo podía ser el de la puerta de cabina”. A partir de lo anterior, el diseño de las cabinas empezó a introducir elementos de detección opto-eléctricos montados en el marco de entrada de la cabina. Básicamente, el dispositivo de protección consistía en colocar, a una altura media, una célula fotoeléctrica.

La cuestión es que un solo haz de luz dejaba sin cubrir la mayoría de la altura libre de la entrada a la cabina (aunque en algunos casos excepcionales, y a petición de los titulares, se añadía una segunda célula a escasos centímetros del suelo para prevenir el atrapamiento de animales domésticos). Esto provoca situaciones en la que el obstáculo puede ser no detectado, como por ejemplo andadores de personas mayores, personas discapacitadas en sillas de ruedas, niños, mascotas, etc.

La publicación de la norma UNE EN 81-20:2015 vino a corregir definitivamente las deficiencias anteriores: ya no se acepta el que la reapertura de la puerta pueda producirse como reacción al impacto contra el usuario; se exige un “dispositivo de protección (p. ej. una barrera fotoeléctrica) que cubrirá la apertura desde al menos 25 mm y hasta 1.600 mm sobre la pisadera de cabina;” y dicho dispositivo puede ser la barrera mencionada o cualquier otro siempre que “sea capaz de detectar objetos de al menos 50 mm de diámetro”, como por ejemplo una serie de fotocélulas situadas y separadas a las distancias apropiadas.

COMPONENTES		MANO DE OBRA		COSTE TOTAL POR UNIDAD €	UNIDADES AFECTADAS	COSTE TOTAL €
DESCRIPCIÓN	COSTE €	HORAS POR UNIDAD	COSTE €			
- Detector electrónico - Conexionados	249	7,0	420	669	345.000	230.805.000

El trabajo a realizar en la instalación consiste en adaptar el detector electrónico a una de las columnas de la entrada de la cabina, más la realización de los conexiones a la cabina y al cuadro de maniobra, y llevar a cabo las pruebas y ensayos.

3. Protección del usuario contra los movimientos ascendentes incontrolados de la cabina y los movimientos incontrolados de cabina en reposo y puertas abiertas.

Este apartado trata sobre los sistemas de protección contra el riesgo de que la cabina realice movimientos de forma incontrolada. Se considera que un movimiento es incontrolado cuando no está gobernado ni por la maniobra automática del ascensor ni por la acción del usuario.

La normativa distingue entre dos tipos de movimientos incontrolados:

a) los que se producen en cualquier parte del recorrido, normalmente a cabina con puerta cerrada, y en donde una aceleración anormal del sistema provoca que se alcancen velocidades superiores a la nominal. El movimiento de la cabina puede ser en dos direcciones: descendente o ascendente.

b) un caso particular del anterior son los movimientos que se producen estando la cabina en planta, con puertas de piso y cabina abiertas.

3.1 Protección contra el movimiento descendente incontrolado de la cabina en cualquier parte del recorrido. Todos los ascensores existentes disponen de este sistema de protección.

3.2 Protección contra el movimiento ascendente incontrolado de la cabina en cualquier parte del recorrido.

Las mismas causas que pueden provocar el movimiento descendente incontrolado pueden provocar también el movimiento inverso, dependiendo del grado de equilibrado entre cabina y contrapeso.

Además, este tipo de movimiento incontrolado se puede producir cuando, por fallo de algún componente de la máquina, la polea de tracción puede girar libremente sin ningún mecanismo disponible para frenarla. Por ejemplo, si se produjera una rotura del eje principal, o del eje sinfín, o de la corona o fallara el freno simple, la polea de tracción estaría “desconectada” de cualquier elemento capaz de actuar sobre ella para frenar su movimiento. Como siempre existe una diferencia de peso entre la cabina -y sus ocupantes- y el contrapeso, el más pesado arrastraría al otro incontroladamente hasta que el más pesado impactara contra el foso.

Si la masa de la cabina es inferior a la del contrapeso, el sistema tenderá a mover la cabina en sentido ascendente.

Es en 1.985 cuando aparece por primera vez la exigencia de dotar a todos los ascensores con este dispositivo de protección. En la Instrucción Técnica Complementaria, ITC, incluida en la Orden del 19/12/1.985, y con motivo de la publicación de la norma UNE EN 81-1:1977, se indica:

“9.9.11.1. El limitador de velocidad, u otro dispositivo, debe mandar la parada de la máquina, por un dispositivo eléctrico de seguridad, antes de que la velocidad de la cabina alcance, en subida o bajada, la velocidad de disparo del limitador.”

3.3 Protección contra los movimientos que se producen estando la cabina en planta, con puertas de piso y cabina abiertas.

Este tipo de movimiento puede producirse por las causas expuestas anteriormente, con el peligro añadido de, al estar las puertas de piso y cabina abiertas, existe un riesgo grave de accidente, por aplastamiento o cizalladura, sobre aquellos usuarios cuando, ocupando el umbral de la cabina, ésta se mueva en cualquiera de los dos sentidos.

No fue hasta enero de 2012 -entrada en vigor la norma UNE EN 81-1:2001+A3:2010- cuando se empezó a exigir en nuevas instalaciones un dispositivo de protección contra este tipo de riesgo:

“9.11.1 Los ascensores deben estar provistos de medios para detener el movimiento incontrolado de la cabina más allá de la planta y con la puerta de piso no enclavada y la puerta de cabina no cerrada como resultado del fallo en cualquier simple componente de la máquina del ascensor o del sistema de control del accionamiento del que depende el movimiento seguro de la cabina, excepto por fallo de los cables o cadenas de suspensión y de la polea motriz, o del tambor, o de los piñones de la máquina.

NOTA Un fallo de la polea motriz incluye la pérdida de la tracción.”

Finalmente, la nueva directiva de ascensores 2014/33/UE, reconoce en su texto la importancia de dicho dispositivo de protección hasta el punto de incluirlo dentro del Anexo III, “Componentes de seguridad de ascensores). La inclusión en dicho Anexo supone que estos dispositivos, al igual que las cerraduras de puertas, amortiguadores, limitadores, etc. deben llevar marcado CE y pasar obligatoriamente por algún proceso de evaluación de conformidad antes de introducirlos en el mercado.

Para eliminar estas posibilidades de accidente, es conveniente la instalación de dispositivos adicionales, dependiendo de las características de ésta. Lo más habitual es colocar paracaídas en el contrapeso, con sus correspondientes elementos de actuación (limitador y tensalimitador) de manera que se produzca el acuñamiento del mismo, imposibilitando su caída libre el hueco en el caso de rotura o aflojamiento de cables de suspensión o eje de la máquina.

COMPONENTES		MANO DE OBRA		COSTE TOTAL POR UNIDAD €	UNIDADES AFECTADAS	COSTE TOTAL €
DESCRIPCIÓN	COSTE €	HORAS POR UNIDAD	COSTE €			
- Módulo UCM - Limitador - Tensalimitador - Conexionados	525	10,0	600	1.125	2.050	2.306.250

El trabajo a realizar en la instalación consiste en adaptar al contrapeso unos dispositivos paracaídas, accionados por un limitador de velocidad y un tensalimitador. Estos dos últimos dispositivos se montan

en el hueco. En el cuadro de maniobra hay que hacer unas adaptaciones para incorporar la nueva función, más realizar los conexionados correspondientes. Por último, llevar a cabo las pruebas y ensayos pertinentes.

4. Comunicación bidireccional en cabina. Rescate de usuarios atrapados.

En el Reglamento de Aparatos Elevadores de 1.966 exigía instalar en la cabina “un dispositivo que permita pedir socorro al exterior. Este dispositivo puede consistir en un timbre o teléfono eficaz también durante el servicio nocturno del ascensor.”

En la ITC AEM1, Ascensores, de 1.985 se exigía “un dispositivo fácilmente reconocible y accesible que permita a los usuarios pedir socorro. Este dispositivo debe ser una alarma acústica, intercomunicador, teléfono o dispositivos análogos.”

Fue con la directiva europea 95/16/CE (traspuesta en España por el Real Decreto 1314/97) cuando aparecieron los conceptos de comunicación “vocal”, “bidireccional”, “disponible de forma permanente” y “centro de rescate”, en detrimento de otro tipo de dispositivos. Según la norma armonizada EN 81-1:1998 (UNE EN 81-1:2001): “Para poder obtener socorro del exterior, los pasajeros deben tener a su disposición en la cabina un dispositivo fácilmente reconocible y accesible que les permita demandarlo. Este dispositivo debe permitir una comunicación vocal bidireccional que permita un contacto permanente con un servicio de rescate.”

Posteriormente, en el año 2.005 y por medio del Real Decreto 57/2005 por el que se establecían prescripciones para el incremento de la seguridad del parque de ascensores existentes, hubo una primera aproximación para hacer obligatorio este dispositivo en todo el parque de ascensores existentes en aquel momento. La obligación era “dotar de un sistema de comunicación bidireccional que permita una comunicación permanente con un servicio de intervención rápida en edificios de ocupación diaria temporal (edificios públicos o de oficinas), estacional o viviendas de baja ocupación, y otras situaciones que determine el órgano competente de la comunidad autónoma.” No obstante, por el texto del Real Decreto la medida no alcanzaba a todos los ascensores, ya que dejaba a decisión de las Comunidades Autónomas el decidir en qué tipo de aparatos debía instalarse y en cuáles no. De hecho, todavía hay Comunidades Autónomas donde no es obligatorio.

Así pues, hoy en día nos encontramos con un número considerable de ascensores cuya cabina no está comunicada con un centro de rescate 24h, tal y como se exige desde 1.997.

COMPONENTES		MANO DE OBRA		COSTE TOTAL POR UNIDAD €	UNIDADES AFECTADAS	COSTE TOTAL €
DESCRIPCIÓN	COSTE €	HORAS POR UNIDAD	COSTE €			
- Dispositivo de comunicación - Conexionados	491	6,0	360	851	179.000	152.329.000

El trabajo a realizar en la instalación consiste en adaptar el dispositivo de comunicación en la botonera de cabina, más la realización de los conexionados en la cabina y al cuadro de maniobra, y llevar a cabo las pruebas y ensayos.

5. Sustitución de guías.

Con esta medida se pretende adaptar a los ascensores existentes que tengan guías de cabina y/o contrapeso, que incorporen dispositivos paracaídas, y que sean de los tipos cilíndrica, de rail o de madera. Se deben sustituir por guías metálicas de acero en forma de T.

Es un colectivo de ascensores residual, de muy pocas unidades, pero que hay que eliminar ya dada la antigüedad de los ascensores que suelen equipar esos tipos de guías.

COMPONENTES		MANO DE OBRA		COSTE TOTAL POR UNIDAD €	UNIDADES AFECTADAS	COSTE TOTAL €
DESCRIPCIÓN	COSTE €	HORAS POR UNIDAD	COSTE €			
- Guías Emplames de guía - Fijaciones - Amortiguadores	1.225	24,0	1.440	2.665	5.000	13.325.000

El trabajo a realizar en estas instalaciones es desmontar las guías y sus fijaciones y montar las nuevas adaptando si fuera necesario los dispositivos de frenado/guido en la cabina y/o contrapeso. Adicionalmente, es muy probable que se deban cambiar los amortiguadores de cabina y/o contrapeso.

6. Sustitución de contrapeso.

Los ascensores existentes han de cumplir los apartados 5.4.11. y 5.7.1 de la norma UNE 81-20:2015 para garantizar la seguridad del guiado del contrapeso y de las pesas que lo forman. Deberán adoptarse las medidas necesarias para que los contrapesos y su sistema de guiado puedan ser inspeccionados en todo el recorrido.

Es un colectivo de ascensores residual, de muy pocas unidades, pero que hay que eliminar ya dada la antigüedad de los contrapesos.

COMPONENTES		MANO DE OBRA		COSTE TOTAL POR UNIDAD €	UNIDADES AFECTADAS	COSTE TOTAL €
DESCRIPCIÓN	COSTE €	HORAS POR UNIDAD	COSTE €			
- Bastidor contrapeso - Pesas - Raíles - Fijaciones - Amortiguadores	1.809	38,0	2.280	4.089	6.000	24.534.000

El trabajo a realizar en estas instalaciones es desmontar los raíles y el contrapeso, y montar los nuevos. Adicionalmente, es muy probable que se deban cambiar los amortiguadores de contrapeso.

- Inspección de los ascensores antes de su puesta en servicio.

El mercado de ascensores instalados en el año 2019 fue de 15.170 unidades, pero las mejores estimaciones del sector indican que para este año 2020 y para el año 2021, el mercado no sobrepasará las 13.000 unidades.

Por ello, si el coste estimado de una inspección es de 200 €, el gasto para los consumidores por este concepto, tomando en consideración la instalación de 13.000 unidades es de 2.600.000 € anuales.

4.2 Impacto sobre la Unidad de Mercado

Al clarificar el régimen aplicable de los medios humanos de las empresas habilitadas, se facilita una interpretación similar de las distintas CCAA en la aplicación de estos requisitos en los distintos reglamentos de seguridad industrial. Por tanto, se favorece la Unidad de Mercado en este ámbito.

4.3 Impacto sobre las PYME

El estudio del impacto que la normativa pueda tener sobre las PYME es especialmente importante en España, donde la Pequeña y Mediana Empresa representa la gran mayoría del tejido empresarial español.

En este punto hay que volver a referenciar que, con las modificaciones propuestas, los medios humanos de la empresa deberán estar en plantilla de la mismas. Para estudiar el efecto sobre la PYME se ha consultado a las principales asociaciones del sector (a parte del propio trámite de audiencia, dónde ya se encontraban incluidas). Las conclusiones de dicha consulta son que este proyecto de real decreto no tiene impacto sobre las Pymes puesto que no añade nuevas cargas y mantiene las exigencias ya contenidas en el real decreto que se deroga.

4.4 Impacto presupuestario

En la medida en que la presente propuesta no incorpora novedades en el procedimiento, ni una mayor carga de tramitación para la Administración competente por lo que su aprobación no supondrá incremento o disminución del gasto público. Igualmente, no supondrá aumento de los ingresos públicos.

5 IMPACTO DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

El texto no introduce ninguna carga administrativa en la medida que no se incorpora ni se elimina ningún trámite adicional, ni necesidad de conservar o presentar documentación adicional.

6 IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 24.1 b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, (en su redacción dada por la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar

la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno), y en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, el proyecto normativo tiene **impacto de género nulo**, por atender exclusivamente a cuestiones técnicas y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

7 IMPACTO EN LA INFANCIA Y EN LA ADOLESCENCIA

De conformidad con lo dispuesto en 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, en la redacción dada por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, el proyecto normativo tiene un **impacto nulo en la infancia y en la adolescencia**, por atender exclusivamente a cuestiones técnicas de productos y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

8 IMPACTO EN LA FAMILIA

De acuerdo con lo previsto en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, introducida por la disposición final quinta de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, el proyecto normativo tiene un **impacto nulo en la familia**, por atender exclusivamente a cuestiones técnicas de productos y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

9 IMPACTO COMPETENCIAL

Las disposiciones jurídicas que se propone son competencia del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.



ANEXO I

PROPUESTAS RECIBIDAS EN EL TRÁMITE DE CONSULTA PÚBLICA



Subdirección General de Calidad y
Seguridad Industrial

ORGANISMO/ASOCIACIÓN	Número	CONTENIDO
FEEDA	1	<p>Valora positivamente la iniciativa y realiza propuestas para ser tenidas en cuenta en el nuevo real decreto en lo relativo a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ascensores existentes no registrados y registro de nuevos ascensores - Contratación de las Inspecciones Periódicas Obligatorias - Registro de mantenimiento - Información sobre las revisiones - Normativa citada como referencia al estado del arte de la seguridad - Restricciones a las renovaciones de los ascensores - Vías para la certificación de las Modificaciones Importantes - Los defectos leves y su reiteración - La Directiva de Máquinas y los espacios de refugio - Persona encargada del ascensor - Modificaciones importantes e intervención de los organismos de control - Plan de mantenimiento del ascensor - Sistema de Gestión de la Calidad en Mantenimiento y Reparación de ascensores - Bajas temporales de los contratos de mantenimiento - Información sobre Organismos de Control disponibles para las inspecciones - Definición de técnico titulado competente en plantilla - Conservador de ascensores. Vía adicional - Inspecciones por cambio de conservador - Periodicidad en los plazos de inspección periódica - Reparaciones o modificaciones importantes llevadas a cabo por empresas distintas a la empresa conservadora. - Cambio de empresa conservadora - Número de RAE - Incremento de la seguridad de los ascensores existentes



ORGANISMO/ASOCIACIÓN	Nº	CONTENIDO
FEPYMA	2	<p>Celebra la iniciativa principalmente por tres motivos:</p> <ol style="list-style-type: none">1. La actual ITC hace referencia a normativas o normas actualmente derogadas.2. El estado del arte y las mejoras tecnológicas han de tenerse en cuenta en la futura modificación de la ITC.3. El sector del mantenimiento con un peso en la sociedad importantísimo por número de usuarios a quien está dirigido y por ser considerado una actividad dentro de la seguridad industrial debería de estar reglado y regulado acorde con la importancia que es considerada. <p>Y realiza propuestas para ser tenidas en cuenta en el nuevo real decreto en lo relativo a:</p> <ul style="list-style-type: none">- Registros de nuevos ascensores- Bajas temporales en los contratos de mantenimiento- Registro de mantenimiento- Inspecciones periódicas- Número de RAE.- Aparatos bajo directiva maquinas accesibilidad.



Subdirección General de Calidad y
Seguridad Industrial

ORGANISMO/ASOCIACIÓN	Nº	CONTENIDO
CCOO	3	<p>Realiza aportaciones y matiza necesidades que debe cubrir la nueva ITC en lo relativo a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diseño, y fabricación y mantenimiento de las operaciones de mantenimiento mejorando la seguridad de los usuarios y los trabajadores - Mejorar el mantenimiento considerando la evolución de los incidentes y accidentes y las cargas de trabajo actuales en el sector, - Tener en cuenta que el número de ascensores del parque actual son instalaciones de construcción muy antiguas, con sus características propias de mantenimiento - Tener en consideración los últimos accidentes acaecidos en usuarios y trabajadores del sector - Propone adaptar al progreso técnico el parque de ascensores existentes con una mejora continua de seguridad de los usuarios y trabajadores del sector.
SINDICATO DE ELEVACION	4	<p>Agradece a este Ministerio que nos haya tenido en cuenta a la hora de consultar las modificaciones que va a tener la ITC AEM-1 (Ascensores) y realiza propuestas en lo relativo a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exigencias a las empresas conservadoras en material laboral y de seguridad - Exigencias relativas a los conservadores de ascensores para el desempeño de labores de mantenimiento Exigencias relativas a la documentación del Ascensor Mantenimiento - Reparaciones o modificaciones - Montaje de Instalaciones



Subdirección General de Calidad y
Seguridad Industrial

ORGANISMO/ASOCIACIÓN	Nº	CONTENIDO
FEDAOC	5	Destaca como aspectos más relevantes a considerar los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> - Ascensores existentes no registrados y registro de nuevos ascensores - Contratación de las Inspecciones Periódicas Obligatorias - Registro de mantenimiento - Los defectos leves y su reiteración - Ascensores con inspecciones caducadas Ascensores con defectos en la primera inspección por no cumplir con su diseño - Inspecciones por cambio de conservador. - Inspecciones por vigilancia de mercado Periodicidad en los plazos de inspección periódica Vigilancia de las actuaciones de los Organismos de Control Inspecciones según Norma
Particular:	6	Considera que “lo único que habría que hacer, con relación a la Directiva 2014/33/UE, sería citar esa referencia en el apartado 3 de la ITC, en lugar de la Directiva 95/16/CE”.
Particular:	7	Expresa su preocupación por los precios y las tareas de mantenimiento.
Particular:	8	Se reciben comentarios de un particular sin realizar ninguna propuesta al respecto sino únicamente realizando comentarios a la forma (pero no al fondo) de la consulta pública.
Particular:	9	Propone la limitación del número de aparatos por técnico de mantenimiento, alegando que la tecnología del sector ha evolucionado drásticamente que implica directamente mayor seguridad en los equipos pero, NO IMPLICA una menor carga de trabajo en el técnico de mantenimiento, es decir, ES TOTALMENTE LO CONTRARIO.
Particular:	10	Propone que se tenga en cuenta elementos de seguridad relativos al cierre de puertas y atrapamientos.
Particular:	11	Propone: <ol style="list-style-type: none"> 1. Disponer de un requisito en cuanto a tiempos mínimos de cierre de puertas de cabina, ya que la actual norma no establece nada al respecto. 2. Considerar la zona de acceso a cabina como un volumen de 1 m anterior y posterior las puertas de acceso al ascensor como volumen de detección, como medida de aumento de seguridad para que personas con movilidad reducida eviten el riesgo de ser golpeadas e incluso atrapadas por las puertas de cabina. En la reglamentación actual no establece nada sobre volumen de detección.



Subdirección General de Calidad y
Seguridad Industrial

ANEXO II

INFORME DE VALORACIÓN DE LAS PROPUESTAS RECIBIDAS EN EL TRÁMITE DE AUDIENCIA

DIRECCIÓN GENERAL DE
INDUSTRIA Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA

Subdirección General de Calidad y
Seguridad Industrial