

INFORME TÉCNICO CONSULTA PÚBLICA ORDENANZA MOVILIDAD

El presente informe muestra los datos de participación recogidos durante la Consulta Pública en su fase previa al borrador de la Ordenanza de Movilidad.

El presente Informe se adjunta al expediente y será publicado en la página web municipal.

DATOS PARTICIPATIVOS.-

Normativa a consulta: Ordenanza de Movilidad.

Área responsable: Movilidad.

Fecha inicio consulta: 24 de julio 2023.

Fecha cierre consulta: 7 de agosto 2023.

Herramientas utilizadas: Web municipal <https://www.alcobendas.org/es/huella-normativa/modificacion-de-la-ordenanza-de-movilidad>

Datos de participación:

Se ha recibido **1** aportación realizada por **1** persona (Distrito Centro), a través de la web municipal.

PROPUESTAS Y VALORACIONES

La aportación ciudadana se plantea con relación al cuarto punto del documento previo al borrador de la ordenanza:

4. Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

propuesta	valoración
<p>D. EDUARDO COBAS URCELAY, en su calidad de secretario general de la Asociación Profesional de Compañías Privadas de Servicios de Seguridad (en adelante, APROSER), y dirección a efectos de notificaciones la dirección de correo electrónico aproser@aproser.es.</p> <p>EXPONE</p> <p>Que APROSER integra empresas que prestan en torno al 75% de los servicios de seguridad privada en el conjunto del Estado y la práctica totalidad de los mismos, en lo que se refiere a las operaciones de transporte de fondos y gestión del efectivo en el conjunto del Estado, porcentaje análogo o incluso superior en la Comunidad de Madrid, en particular en la ciudad de Alcobendas.</p> <p>Que nuestra asociación planteó en su momento a la anterior corporación municipal las razones por las que entendíamos que era preciso un tratamiento específico para las actividades prestadas por las empresas de seguridad privada, en el contexto de la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones por aquellas ciudades, entre las que se comprende Alcobendas. Alegaciones comprendidas en las aportaciones trasladadas por nuestra asociación en mayo de 2022, no atendidas en su momento.</p> <p>Que hemos tenido conocimiento a través de la página web del Ayuntamiento de Alcobendas sobre la Consulta Pública sobre la modificación de la Ordenanza de Movilidad de Alcobendas abriéndose un plazo hasta el 8 de agosto para que los ciudadanos puedan hacer llegar sus aportaciones.</p> <p>Que toda norma que directa o indirectamente reduzca el tráfico motorizado privado, puede tener un impacto en la actividad económica de las empresas integradas en APROSER, afectando sus legítimos intereses, razón, por la cual, se</p>	<p>El procedimiento que se promueve en la actualidad es para la revisión de los artículos 48 al 56 del Capítulo III de la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Alcobendas, publicada en el BOCM número 279 con fecha 23 de Noviembre de 2022, relativos a la regulación y estacionamiento ORA.</p> <p>La solicitud de APROSER, se refiere al acceso a la zona de Bajas Emisiones, regulado también en la ordenanza aludida, cuya redacción se dio conforme a la normativa vigente en ese momento.</p> <p>La Ordenanza de Movilidad es un documento vivo, como demuestra el presente procedimiento de modificación y requiere consolidación legislativa para poder afrontar la ordenación y regulación del tráfico en la ciudad de Alcobendas.</p> <p>Con respecto al contenido material de la aportación de APROSER, desde el departamento de movilidad existe la postura favorable a aplicar a estos vehículos cierta protección de cara al acceso a la zona de bajas emisiones siempre que se cumplan determinados requisitos que serán plasmados cuando se proceda a la modificación de la Ordenanza de Movilidad en los artículos referidos a la restricción de accesos a esos espacio.</p> <p>No obstante, este proceso no tiene por objeto la modificación de los artículos referidos a la zona de bajas emisiones, que se producirá en los próximos meses y se tendrá en cuenta la propuesta recibida</p>



trasladan las siguientes

OBSERVACIONES

Que la Ley 5/2014, de seguridad privada, recoge en su Exposición de Motivos que “la consideración de la seguridad privada como una actividad con entidad propia, pero a la vez como parte integrante de la seguridad pública, es hoy un hecho innegable”. Un reconocimiento que se plasma igualmente en el artículo 4 letra c), cuando afirma que entre los fines de la seguridad privada se comprende “complementar el monopolio de la seguridad que corresponde al Estado, integrando funcionalmente sus medios y capacidades como un recurso externo de la seguridad pública.” Una concepción de la que se deriva la integración de la seguridad privada, en sentido amplio, en el servicio público de seguridad.

Que, por ello, las empresas de seguridad privada prestan servicios que, al amparo del artículo 1 de la Ley 5/2014, tienen la consideración de complementarios y subordinados respecto de la seguridad pública. Servicios que igualmente, se consideran como esenciales por el Real Decreto 524/2002, de 14 de junio, y que, por ello, amparan a la autoridad pública a establecer excepciones incluso al ejercicio del derecho constitucional de huelga. Un reconocimiento explícito que ha tenido su más evidente expresión durante la vigencia del estado de alarma, plasmándose entre las actividades recogidas como tales en el Anexo del Real Decreto-Ley 10/2020, de 29 de marzo. Asegurar el efectivo acceso al efectivo por parte de los ciudadanos se ha configurado, así, como una prioridad fundamental para todos los poderes públicos.

Que a esta consideración como integrantes del servicio público de seguridad en la condición de medio externo y de su propia esencialidad, debe añadirse la inclusión en el Plan Estratégico Sectorial que desarrolla la Ley 8/2011, de protección de infraestructuras críticas de la actividad de las empresas que posibilitan la distribución y recogida del efectivo, entre las que se comprenden las integrantes de APROSER. Inclusión que deriva en una cooperación regular y especialmente estrecha con la seguridad pública, en particular, con la policía local de Alcobendas.

Que la legalidad de las medidas adoptadas por las instituciones públicas para preservar la calidad del aire no exime, sin embargo, de la necesaria consideración equilibrada de otras circunstancias que aconsejan la introducción de excepciones



razonadas a la aplicación del principio general de restricción de la circulación.

Que, desde la perspectiva económica, no permitir circular a los vehículos de transporte de fondos implicaría dejar sin efectivo a las entidades bancarias y a los cajeros automáticos dispensadores de efectivo y llevaría aparejada tanto la paralización o importantísima ralentización tanto de la actividad comercial en la Zona que pudiera quedar afectada por la medida como la capacidad de utilización del efectivo por los ciudadanos en sus relaciones con las diversas Administraciones Públicas ubicadas físicamente en dichos entornos.

Que, desde la perspectiva de seguridad, lo que es más grave, la opción alternativa de un vigilante de seguridad portando un arma (como la normativa de seguridad privada exige, desde su configuración como una de las que garantizan un máximo nivel de protección de toda la Unión Europea para los trabajadores del sector) desde la zona limítrofe a la cubierta por las restricciones, transitando por zonas peatonales especialmente concurridas, multiplicaría exponencialmente las posibilidades de que se cometieran atracos (riesgo de acera) o podría conducir a un incremento de los robos en locales en los que pudiera inferirse por los delincuentes la acumulación de volúmenes significativos de efectivo como consecuencia de la disminución de la periodicidad operativa derivada de esta modalidad alternativa de ejecución.

Que la necesaria inclusión de otros servicios de seguridad privada, puede igualmente visualizarse, a la luz de otros ejemplos. Porque un volumen importantísimo de usuarios dispone de una alarma que tiene contratado un sistema de acudas, de forma que cuando dicha alarma “salta”, un vehículo perteneciente a una compañía de seguridad privada acude para verificar presencialmente la causa que la ha originado. Y es, por ello, fácil inferir que impedirle circular al vehículo en que se desplaza con la mayor celeridad posible implicaría un importantísimo riesgo adicional para la seguridad ciudadana.

Y porque, por apuntar otro ejemplo adicional, un número creciente de servicios de seguridad privada se realizan mediante rondas, de forma que un vigilante de seguridad se desplaza en el vehículo de la empresa y realiza una verificación preventiva previa de diferentes ubicaciones, debiéndose desplazar para llevar a cabo dicho servicio. Por ello, impedir la circulación del vehículo de la empresa



condicionaría la contratación de estos servicios que tienen una implicación indirecta en la no utilización alternativa de los servicios de seguridad pública.

Que son todos ellos riesgos muy relevantes, que pueden llegar a afectar a la integridad y a la propia vida de las personas y de los que podría acabarse responsabilizando por la opinión pública a las autoridades locales de Alcobendas.

Que, finalmente, desde la perspectiva técnica, es preciso tener en cuenta las limitaciones derivadas del nivel de blindaje requerido por la normativa de seguridad privada para los vehículos de transporte de fondos, de lo que se deriva la existencia de muy escasas alternativas de construcción de los mismos y del tipo de motor a utilizar. No puede, por otra parte, obviarse, el hecho de que se trata de vehículos contruidos “ad hoc” para el desempeño de estos servicios específicos, no cubiertos, por ello, por los métodos de producción en cadena que permiten una puesta de entrega inmediata para sus usuarios.

Que, en definitiva, entendemos que las razones económicas, técnicas y de seguridad apuntadas justifican que se contemple la inclusión expresa entre la relación de actividades que puedan ser comprendidas entre las excepciones a las zonas restringidas al tráfico a las realizadas por las empresas de seguridad privada.

Que esta excepción se encuadra, en particular, en lo previsto en las Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) elaboradas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que expresamente alude a otros servicios que se consideren esenciales o críticos entre aquellos que pueden que se pueden excepcionar de la aplicación de las Zonas de Bajas Emisiones.

Que este es el sentido de la excepción acogida expresamente por la delimitación de las zonas de tráfico restringido en Distrito Casco Antiguo y Triana y el régimen aplicable a las mismas, incorporada como anexo a la Resolución I 187 de 20 de diciembre de 2021 del Teniente de Alcalde Delegado de Gobernación y de Fiestas Mayores del Ayuntamiento de Sevilla, de conformidad con la Ordenanza de Circulación, que expresamente establece entre las excepciones al acceso a dichas zonas a “Seguridad privada que necesiten acceder a un inmueble en la zona (art. 16.2 O.C.): se autorizará, previa habilitación del listado de matrículas que la empresa de seguridad privada facilite.”

Que este es igualmente el sentido de lo previsto en el artículo 14.1 letra c) punto 4



de la Aprobación inicial de la Ordenanza municipal de Regulación de las zonas de bajas emisiones de Cartagena, según la cual "En caso de habilitarse algún tipo de regulación de acceso a la Zona de Bajas Emisiones, estando en cualquier caso a lo establecido en normativa de carácter superior, ésta no sería de aplicación a... vehículos que presten servicios de seguridad privada, en particular, los relativos al transporte de fondos y gestión del efectivo"

Que es este, también, el enfoque acogido por la propuesta inicial para el establecimiento de las Zonas de Bajas Emisiones en Algeciras, que contempla expresamente a los vehículos de seguridad privada entre los comprendidos en las Exenciones a la limitación de accesos en las medidas de regulación de la circulación de vehículos más contaminantes.

Y que, pendiente de publicación oficial, el Ayuntamiento de Estepona ha igualmente acogido la aportación de nuestra asociación, en el sentido de comprender entre los vehículos con un tratamiento específico en la creación de las Zonas de Bajas Emisiones a "los vehículos declarados registralmente como de transporte de dinero y valores así como los correspondientes a los servicios prestados por las empresas de seguridad privada, en particular, los de respuesta a alarmas y servicios de rondas discontinuas de aquellas empresas que acrediten clientes dentro de la ZBE."

Por todo lo anteriormente expuesto

SOLICITA

I. Que se modifique parcialmente los términos del artículo 23.3.3. letra e) de la Ordenanza de Movilidad de Alcobendas cuya modificación ha sido sometida al trámite de consulta pública, de forma que se tenga en consideración a los servicios de seguridad privada, en los siguientes términos (subrayado que contiene la propuesta de adición al texto):

e) Los vehículos, debidamente rotulados e identificados, de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Local y Agentes de Movilidad –en su caso-, extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, Servicios de Empresas de Seguridad Privada (Transporte de Fondos, Blindados, Servicios de Acuda, Vigilancia en Rondas...) y otros servicios de emergencias y grúa municipal así como los vehículos que utilicen los



<p>profesionales del servicios de Salud.</p> <p>2. Que, alternativamente, se incorpore una nueva letra f) al artículo 23.3.3 de la Ordenanza que haga referencia a los servicios prestados por las empresas de seguridad privada, en particular, los relativos al transporte de fondos y gestión del efectivo”.</p>	
---	--

Alcobendas, 8 de agosto de 2023

**PARDO VILLAMOR
ANTONIO - DNI**

Firmado digitalmente por
PARDO VILLAMOR ANTONIO -
Fecha: 2023.08.15 13:20:09
+02'00'