

**Concejalía Delegada de Participación Ciudadana
Subdirección General de Participación Ciudadana**

Tipo documento: **Acta Resumen.**

Referencias: Expte. Participación Ciudadana: **1.599 / 2024 / PROC. PART.**
Expte. Movilidad: **17.889 / 2024.**

Asunto: **Proceso participativo de Consulta Pública Previa a la elaboración del texto del proyecto de la Ordenanza General de Movilidad (OGM).**

**ACTA RESUMEN
CONSULTA PÚBLICA PREVIA**

La funcionaria que suscribe hace constar, por medio de la presente Acta Resumen, que, iniciado el proceso de participación ciudadana de Consulta Pública Previa a la elaboración del texto del proyecto de una Ordenanza General de Movilidad, mediante Acuerdo n.º 746 de la Junta de Gobierno Local adoptado en su sesión ordinaria celebrada el 28/06/2024, **la documentación e información necesaria para recabar la opinión de la ciudadanía ha estado publicada en la plataforma digital de participación ciudadana del Ayuntamiento de Granada, denominada “Granada Decide”** ([url:https://decide.granada.org](https://decide.granada.org)), **desde el día 1 hasta el 31 de julio de 2024 (ambos inclusive)**, plazo en el que la ciudadanía podía enviar sus sugerencias y opiniones, habiéndose recibido las siguientes sugerencias, cuyos textos se reproducen a continuación:

- Sugerencia de la Asociación Vecinal Nueva Cartuja, de fecha 04/07/2024:

“ - Tener en cuenta de manera específica las cuestiones relativas a la accesibilidad de los espacio públicos para que estén adaptados a las personas con movilidad reducida. - Sería necesario que la nueva ordenanza abordara la situación existente en algunos barrios del Distrito Norte, en cuanto a la ocupación de espacios públicos, que debería procederse a su regularización. ”

- Sugerencia de APROSER ANDALUCIA, de fecha 03/07/2024, bajo el título de “aplicación de excepciones a actividades de seguridad privada en la normativa reguladora de la zona de bajas emisiones”:

“ 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. 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. Asegurar el efectivo acceso al efectivo por parte de los ciudadanos se ha configurado, así, como una prioridad fundamental para todos los

1

Código seguro de verificación: **CSC7R2FQOCR706QJ8SBO**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GOÑEZ MONTERO PILAR MACARENA** /SUBDIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACI 02-08-2024 11:10:33

Contiene 1 firma digital



Pag. 1 de 3



poderes públicos. La legalidad y legitimidad 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. 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. Asimismo, la necesaria inclusión de otros servicios de seguridad privada, puede igualmente visualizarse, a la luz de otros ejemplos. Porque un volumen importante 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. Lo que implica acercarse con la mayor celeridad. 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 beneficiosos para la seguridad pública. 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. 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. Por ello, se sugiere que, en la línea de lo adoptado por otras entidades locales, que la ordenanza de movilidad de Granada, en la medida que establezca posibles limitaciones al tráfico motorizado privado incorpore en el apartado de excepciones previstas una referencia a “los servicios de seguridad privada”. y que subsidiaria o adicionalmente, se recoja una referencia expresa entre las actividades comprendidas en la excepción a la aplicación general de la Zona de Bajas Emisiones a “los servicios prestados por las empresas de seguridad privada, en particular, los relativos al transporte de fondos y gestión del efectivo”.”

- Sugerencia de Asociación Prov. Talleres de Automoción (ASEMTAGRA), de fecha 12/07/2024, bajo el título “propuesta planteada por ASEMTAGRA en relación a las medidas planteadas por el Excmo. Ayuntamiento de Granada para la implantación del plan de zona de bajas emisiones”:

“ Ante la próxima instauración del sistema de Zonas de Bajas Emisiones en la ciudad de Granada, y a los efectos de salvaguardar los intereses económicos y sociales sobre la actividad empresarial del sector de la reparación de los vehículos automóviles afectos por este ámbito territorial, proponemos y entendemos se debería si o si articular un mecanismo de acceso al taller por el que los clientes/ usuarios de nuestras empresas que posean vehículos por cuya antigüedad no pueden acceder al interior de la zona de bajas emisiones, se les permita siempre y cuando el objetivo sea el de la reparación de dichos vehículos. Desde esta Organización empresarial nos ofrecemos y comprometemos a intervenir e intermediar entre los empresarios de la reparación de vehículos automóviles y el Excelentísimo Ayuntamiento de Granada, al objeto de implementar un sistema de comunicación previa de acceso a las ZBE, por el que se ponga en conocimiento y forma fehaciente (para la constancia por este ayuntamiento) y desde esta Organización empresarial, del día, número de matrícula del vehículo y taller de reparación de destino en el que fuera a ser reparado. Con dicho procedimiento entendemos se evita que, por parte de las oficinas de control de la zona de bajas emisiones, se emitieran sanciones a vehículos, Cuyos propietarios Y/o usuarios pudieran



entrar en la zona de bajas emisiones como único objetivo y finalidad fuera la exclusiva, la de ser reparados. Entendemos además que: tanto por el cumplimiento de las obligaciones contraídas por este ayuntamiento, como así por lo relativo a la defensa de los interés y derechos de nuestras empresas, no se verían afectadas desde un puesto de vista económico social y laboral. En otro sentido y para mayor abundamiento sobre la importancia y trascendencia social y económica que tiene nuestro sector de actividad a la que representamos, recordamos y referenciamos que, el sector de la reparación de los vehículos automóviles en periodo sumamente extraordinario tal como fue desde el inicio de LA PANDEMIA, y la DECLARACIÓN DEL ESTADO DE ALARMA, fue declarada nuestra actividad empresarial, como SERVICIO ESENCIAL. Según lo establecido en Real decreto 463/2020, de: transporte de mercancías, servicios de emergencia y cualquiera de las movilidades mínimas personales recogidos en el Art, 7 de la orden TMA/ 259/2020. Cabe significar el hecho que desde esta organización empresarial se ayudó, colaboró y gestionó con las diferentes instancias administrativas Nacional, Autonómica Provincial y local, así como con los Cuerpos y fuerzas de seguridad del estado, adoptando diferentes medidas y sistemas de control sobre los accesos, atención a clientes/usuarios garantizando la movilidad de todo tipo de vehículos. Obviamente y como no puede ser de otra forma, esta Asociación está abierta a estudiar cualquier otro sistema que se quiera implementar por la administración, y para ello nos mantenemos a la entera disposición a fin de colaborar en todo cuanto esté en nuestra mano. Nuestro único objetivo pretende que, la aplicación de la zona de bajas emisiones No impida a los clientes de nuestros asociados acceder a nuestras empresas al objeto que sus vehículos sean reparados, no dañando la actividad económica que sobre la automoción granadina se desarrollan los talleres de reparación de vehículos automóviles, manteniendo así también la empleabilidad de las mismas.”

- Sugerencia de M.C., de fecha 15/07/2024:

“ Sería estupendo que puesto que se ha comprobado que el metro es un éxito, se pudieran construir estos grandes parkins disuasorios cercanos a las paradas de metro de los municipios colindantes, en acuerdo con la ciudad, para que, junto al ticket de parking se ofrezca un bono gratuito o a precio reducido que incentive a no entrar con los vehículos al centro de la ciudad, para todos los que vengan de fuera, también para los granadinos empadronados, una tarificación especial, al igual que se va a hacer con la zona azul, pero con los transportes públicos, esto no es una idea nueva pues ya se lleva a cabo en Burdeos, Amsterdam u otras ciudades europeas Muchas gracias por escuchar a los granadinos ”

Fechado y firmado electrónicamente

Código seguro de verificación: **CSC7R2FQOCR706QJ8SBO**

La autenticidad de este documento puede ser contrastada en la dirección <https://www.granada.org/cgi-bin/produccion/simcgi.exe/verifica.sim/root>

Firmado por **GOMEZ MONTERO PILAR MACAREMA** /SUBDIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACI 02-08-2024 11:10:33

Contiene 1 firma digital

