

DATOS SOBRE APROSER.

Nos dirigimos a Ustedes en nombre de APROSER, organización que integra empresas que prestan en torno al 75% de los servicios de seguridad de seguridad privada en el conjunto del Estado, en particular, en la ciudad de Segovia.

COMENTARIOS EN RELACIÓN CON LA IMPLANTACIÓN DE LAS ZONAS 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. 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.

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.

Desde la perspectiva de seguridad, la opción alternativa de un vigilante de seguridad portando un arma (como la normativa de seguridad privada exige), transitando por zonas peatonales especialmente concurridas, no sería igualmente la más razonable.

Asimismo, 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 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 construidos “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.

PROPUESTA

Que la ordenanza de movilidad de Segovia, 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 pública y privada”. Una regulación análoga a la contenida en la [Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Almería](#). (Anexo 2)

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”. Modelo Cartagena (Vid. [disposición](#)).