



**INFORME DEL SERVICIO DE REALIZACIÓN DE PROCESO PARTICIPATIVO EN LA IMPLANTACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES EN EL MUNICIPIO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

**Informe del Servicio de Realización de Proceso Participativo en la implantación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en el municipio de Santa Cruz de Tenerife**

**Santa Cruz de Tenerife. Agosto-Noviembre 2023**

Fecha del informe: 8 de Diciembre de 2023

Desarrollo de los trabajos: Bencomia: equipo educativo para el Servicio de Movilidad y Accesibilidad Universal del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife

# ÍNDICE

Comentario general .....	4
Fases de trabajo .....	5
Sesión informativa .....	14
Mesas sectoriales .....	18
Conclusiones .....	46
Consideración para la redacción de la ordenanza .....	49
Comentario final .....	52

## **COMENTARIO GENERAL**

La puesta en marcha del proceso de trabajo con agentes ciudadanos en el marco de la implementación de una Zona de Bajas Emisiones en el municipio de Santa Cruz de Tenerife se inicia durante el mes de agosto del año 2023 y contempla varias acciones vinculadas al trabajo de aspectos relacionados con dar información y consultar algunos elementos relativos a la entrada en vigor de las mismas según se recoge en La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, en su artículo 14 da la definición de Zona de Baja Emisiones.

Se plantea para ello la puesta en marcha de un proceso basado en metodologías participativas que pueda abordar algunos aspectos básicos sobre la implementación de algunas posibles medidas.

La iniciativa es puesta en marcha desde el Servicios de Movilidad y Accesibilidad Universal de Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y contempla el desarrollo de acciones entre los meses de agosto y noviembre de 2023 con la finalidad de establecer un SERVICIO DE REALIZACIÓN DE PROCESO PARTICIPATIVO EN LA IMPLANTACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES EN EL MUNICIPIO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE.

El trabajo se articula a través de varias fases de intervención con acciones informativas, deliberativas y de consulta a diferentes agentes ciudadanos para la definición de algunas consideraciones que se incorporarán a la Ordenanza reguladora de la propia Zona de Bajas Emisiones. A lo largo de los meses de trabajo, se establecen varias fases de intervención destinadas a generar una secuencia de actuaciones orientada a abordar los objetivos que se han establecido.

## FASES DE TRABAJO

Septiembre 2023

En el mes de septiembre se definen una serie de acciones iniciales previstas en el marco de actuaciones para la realización de un proceso participativo. Durante ese mes de septiembre, se plantea llevar a cabo algunas tareas destinadas fundamentalmente a la realización de tareas previas (identificación de actores sociales afectados y definición del marco de intervención) así como a la puesta en marcha de sesiones informativas abiertas a la población. Esta primera etapa marcará las bases y los antecedentes para el inicio del proceso participativo propiamente dicho, considerando algunas cuestiones que serán determinantes para que el mismo sea efectivo. A modo de resumen, esta fase se centra en dos aspectos fundamentales para los que se definen objetivos, estrategias de intervención y resultados esperados.



## **Acción 1. Mapeo de agentes.**

Objetivo: Identificar entidades y personas clave con potencial interés en el proceso así como aquellas que puedan verse beneficiadas/afectadas por el mismo.

Posibles áreas de acción: Comunidad escolar, comerciantes y otros negocios ubicados en el entorno de la ZBE, entidades asociativas, ciudadanía general, personal de la propia administración...

Técnicas a utilizar: Identificación a través de instituciones específicas (sociedad de desarrollo, oficina de distrito, área de participación ciudadana, informantes clave, recorrido a pie de calle, buzoneo, consultas web...)

Resultados para esta fase: Base de datos con entidades y agentes clave que se utilizará para convocarles a las diferentes fases del proceso.

Se identifican en el distrito hasta 85 entidades sociales/vecinales que se encuentran recogidas en una tabla con información de contacto. A este listado, habrá que sumar asociaciones comerciales, comercios y otras iniciativas de la zona (oficinas, despachos profesionales,...) así como otros recursos de índole social o institucional. Esta información se va añadiendo al listado y se llegan a superar las 300 referencias. También se tienen en cuenta otros recursos como los centros educativos.

El contacto con agentes también se realiza mediante la invitación directa a las siguientes fases previstas, con especial atención a la sesión informativa. Se cuenta para ello con un breve folleto descriptivo (flyer) con los aspectos genéricos de la ZBE y la convocatoria de la primera sesión informativa una vez que se acuerda la fecha y el lugar para la realización de la misma.

Conexiones: Identificación con agentes que puedan plantearse desde las otras intervenciones previstas (parte de ingeniería, parte de comunicación para la creación de imagen...).

## **Acción 2. Definición del marco.**

Objetivo: Definir de manera clara qué aspectos son susceptibles de deliberación y formulación de propuestas y qué elementos cuentan con un carácter predefinido

Posibles áreas de acción: En este caso se trata de un trabajo a nivel interno con la unidad de movilidad y profesionales que hayan trabajado directamente en la definición de la Zona de Bajas Emisiones.

Técnicas a utilizar: Sesión de trabajo destinada a definir qué aspectos pueden ser tratados durante la fase deliberativa (por ejemplo: horarios, excepciones no contempladas...) y cuáles no (límite de la ZBE, tipología de distintivos ambientales en los vehículos...). Con esta información se genera un marco común que sirva para informar a la ciudadanía, evitar debates improductivos o incentivar propuestas que se puedan adaptar al propio marco definido. Esta acción se aborda a través de una reunión online.

Resultados para esta fase: Documento de consenso en el que se recogen las diferentes especificidades asociadas al proceso y que es tenido en cuenta para el resto de fases. Dicho documento podrá, a su vez, resumirse en un folleto informativo en el que se recojan de manera resumida estos aspectos acordados. Este marco será fundamental para ser mostrado durante la fase informativa de tal modo que no se generen dudas sobre qué aspectos se trabajarán en las fases de deliberación y formulación de propuestas.

Los acuerdos en este sentido son trasladados en las siguientes etapas del proceso estando claramente visibles en los materiales elaborados para informar a la ciudadanía y agentes participantes en el mismo.

Conexiones: Este trabajo se plantea colaboración estrecha con el personal técnico encargado del diseño de la ZBE y con la empresa de comunicación encargada de la difusión de acciones o elaboración de materiales destinados a las diferentes partes interesadas.

Entre las cuestiones a poner en marcha, se plantea una breve descripción de las diferentes acciones previstas para este mes para las que se plantea el siguiente calendario:

Fecha	Tarea/Producto
Acción 1	<p>Tabla de agentes identificados en el proceso y contactos de los mismos para la invitación a tomar parte en las diferentes fases previstas. Se trabaja en base a datos previamente disponibles y a búsqueda de entidades, comercios u otros contactos de interés. Se genera un archivo compartido con las diferentes partes implicadas en el proceso en el que se recogen entidades ciudadanas (tanto en el distrito como en la ZBE en sentido estricto), comercios (se hace un mapeo según calles de la ZBE) y otros agentes de interés. Respecto a la difusión de información a entidades se estima conveniente que se invite al proceso a aquellas que se ubican en los límites de la ZBE o desarrollen su acción en la misma. En cuanto a las entidades, se identifican un total de 37 asociaciones entre las más de 80 con sede en el distrito y que se ubican en el entorno de actuación.</p>
Acción 2	<p>Definir fecha y lugar para la realización de la sesión informativa inicial. Esta labor se lleva a cabo en colaboración con el Servicio de Movilidad y Accesibilidad y la Oficina del Distrito Centro-Ifara. Aunque inicialmente, se prevé realizar esta sesión a finales del mes de septiembre, se acuerda retrasarla una semana para poder realizar una mejor convocatoria y preparar el contenido de la propia sesión.</p>
Acción 3	<p>Reunión de trabajo para definir el marco de deliberación con el personal técnico. Se lleva a cabo a través de una reunión virtual en la que se definen algunas cuestiones de interés de cara a propiciar el espacio de debate y aportaciones durante el proceso. En esta reunión se define claramente el espacio de deliberación que se abordará con los diferentes agentes, refiriéndose fundamentalmente a cuestiones relacionadas con el establecimiento de excepciones a la hora de acceder a la ZBE y franjas horarias según distintivos ambientales. Otros</p>



	<p>aspectos como el límite de la zona elegida, la existencia o no de otras ZBE en el municipio u otras cuestiones vinculadas a otros instrumentos de planificación quedarán fuera del proceso participativo.</p>
Acción 4	<p>Lanzamiento de la información para la primera sesión informativa (cartel, convocatoria en redes...). Se elabora el texto de convocatoria, elementos generales para el contenido de flyer informativo y se facilita el material para que la entidad encargada de la comunicación pueda diseñar los materiales de difusión.</p>
Acción 5	<p>Convocatoria a agentes clave y ciudadanía para invitar a participar en la sesión informativa. Esta labor se realiza a través de diferentes vías (e-mail, llamadas telefónicas, buzoneo e invitación por parte de la propia oficina de Distrito para llegar de una manera más transversal a las partes interesadas). La convocatoria funciona adecuadamente según la participación que se observa durante la sesión informativa desarrollada en la siguiente fase del proyecto.</p>
Acción 6	<p>Buzoneo e invitación específica a pie de calle a la sesión informativa. Esta acción se lleva a cabo por parte de la empresa encargada de la comunicación en los dos días previos a la realización de la primera sesión.</p>
Acción 7	<p>Preparación de la sesión informativa. Esta labor se lleva a cabo a través de la creación de un guión de contenidos y una definición de la estructura de la sesión para ajustarnos a contenidos y horario previsto (1 hora y media de duración total). En los días previos se visita el espacio elegido para la presentación y se prevé la necesidad de medios para llevar a cabo la misma. Para el desarrollo de las sesiones de trabajo se</p>

	<p>elaboran algunos materiales específicos destinados al trabajo con los diferentes grupos. Plano de la zona, tarjetas con posibles excepciones para priorización, cuadro de horarios y distintivos ambientales para definir el sistema de acceso según tipología de vehículos y franjas horarias, presentación gráfica, texto para los flyers informativos...</p>
Acción 8	<p>Desarrollo de la sesión informativa con ciudadanía general y agentes clave. Esta sesión se llevó a cabo el día 3 de octubre en el Salón de Actos de la Casa Sindical ubicada en la C/Méndez Núñez.</p>

Las acciones durante el mes de octubre se centraron en la organización y dinamización de espacios de trabajo con la ciudadanía. En este marco, se desarrollan tanto la sesión informativa como las mesas sectoriales destinadas a diferentes agentes para deliberar sobre aspectos de interés asociados a la propia Zona de Bajas Emisiones. Una vez que se inicia el proceso, también se habilita en la web municipal un espacio específico en el que se recoge la información sobre este tema con la finalidad de que cualquier persona o entidad interesada pueda tener acceso a la información básica sobre este tema.

<https://www.santacruzdetenerife.es/web/servicios-municipales/movilidad-y-accesibilidad-universidad/zonas-de-bajas-emisiones>

En ese mismo espacio web se cuenta con información complementaria, como la presentación utilizada durante la sesión informativa o un breve video explicativo sobre las Zonas de Bajas Emisiones.



### **Acción 3. Sesión informativa. Primera semana de octubre (3 de octubre)**

Objetivo: Dar a conocer las características del Proyecto de ZBE así como el proceso que se ha diseñado para la deliberación ciudadana y formulación de propuestas

Posibles áreas de acción: aquellas que se hayan identificado durante la fase de mapeo de agentes.

Contexto: Aunque esta acción se plantea inicialmente en el contexto de las iniciativas a desarrollar en el Semana Europea de la Movilidad, planteándose como una parte de la programación de actos de la misma, la demora en el inicio de los trabajos hace que se plantee finalmente para la primera semana de octubre. Para esta sesión ya se ha determinado el calendario de talleres con la ciudadanía con la intención de que, una vez ofrecida la información, se pueda ofrecer un espacio con carácter deliberativo para debatir posibles acciones y formular propuestas.

Técnicas a utilizar: Invitación directa a entidades y agentes identificados así como a otras entidades relacionadas con la movilidad en general. Difusión en redes y web, buzoneo en comercios y comunidades de vecinos, mailing a agentes identificados en la fase de mapeo.

Resultados para esta fase: Sesión con colectivos y ciudadanía para ofrecer información del proyecto de ZBE y del proceso participativo que se pondrá en marcha durante los próximos meses. Se insiste en este contexto de que se trata de una sesión informativa, pudiendo realizar reflexiones y transmitir dudas pero considerando que será en las fases posteriores en las que se trabajará en torno a propuestas.

## Acción 4. Desarrollo de mesas sectoriales

Objetivo: Generar un espacio deliberativo y propositivo en el que se puedan definir algunos aspectos referentes al modo de funcionamiento de la ZBE.

Posibles áreas de acción: Cuestiones relacionadas con los aspectos susceptibles de ser debatidos durante el proceso.

Contexto: Esta actividad se basa en el trabajo con entidades específicas que guardan vinculación con el entorno de la ZBE de tal modo que se pueda contar con un espacio de trabajo adaptado a las diferentes demandas y necesidades formuladas por personas residentes, comercio, actividades complementarias y educativas...

Técnicas a utilizar: Sesión dinamizada con las personas participantes con la finalidad de recoger posibles propuestas de intervención en el marco de las regulaciones establecidas en la ZBE.

Resultados para esta fase: Propuestas categorizadas que tengan encaje en el marco definido previamente y cuya viabilidad pueda ser estudiada de cara a la implementación final y a su recogida en la futura ordenanza reguladora.

Planning inicial Calendario "Sesiones con Colectivos ZBE"*
--

Fechas	Colectivos / Grupos	Lugar
10 Octubre (19:30 horas)	Organizaciones vecinales	Por definir
17 Octubre (19:30 horas)*	Comercios - Empresas	Por definir
24 Octubre (10:00 horas)	Educación - Deportes - Actividades complementarias	Por definir

\*Este calendario inicial se ve modificado como consecuencia de la ola de calor durante el puente de octubre quedando del siguiente modo

Fechas	Colectivos / Grupos	Lugar
17 Octubre (18:00 horas)	Comercios-Empresas	Casa Siliuto
23 Octubre (18:00 horas)*	Entidades ciudadanas	Casa Siliuto
24 Octubre (10:00 horas)	Educación - Deportes - Actividades complementarias	Casa Siliuto

## **SESIÓN INFORMATIVA**

La sesión informativa se ha desarrollado en el edificio de la Casa Sindical de Santa Cruz de Tenerife el día 3 de octubre a partir de las 18.00 horas. Acuden a la convocatoria unas 60 personas, en su mayor parte entidades y residentes en la zona. La estructura de la sesión se centra en ofrecer información genérica sobre la propia Zona de Baja de Emisiones así como del proceso que se pondrá en marcha. Para ello se plantea una secuencia sencilla que se basa en contar con una breve bienvenida, ofrecer información genérica sobre lo que es una ZBE y qué zona de Santa Cruz se integra en esta zona así como las excepciones que se han ido contemplando. La sesión finaliza con una ronda de intervenciones desde el público y una convocatoria a las mesas sectoriales que se han previsto en el marco del proceso participativo.



**Bienvenida a la sesión.** Participan en esta parte de la sesión la Concejala Delegada de Movilidad y accesibilidad del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, Evelyn Alonso y la Concejala-Presidenta del Tagoror del Distrito Centro-Ifara, Purificación Dávila.

**Presentación de los aspectos básicos relacionados con las ZBE** así como elementos específicos relacionados con esta iniciativa en el municipio de tal modo que se pueda ofrecer una información destinada a la resolución de dudas o cuestiones que puedan darse entre las personas asistentes. Esta labor se realiza por parte de personal técnico del propio ayuntamiento así como por parte del equipo encargado de la realización de la propuesta para la delimitación de la ZBE (Fernando Dávila).

**Presentación de excepciones y aspectos a debatir durante el proceso de participación.** En esta parte de la sesión se presentan las cuestiones que se han contemplado a modo de excepciones de cara a acceder a las ZBE. En este aspecto se señalan elementos sobre los que se han contemplado un acuerdo genérico dando lugar a lo que se denomina como “lista blanca” de tal modo que se pueda conocer las previsiones de acceso que se han realizado de cara a esta labor. Esta parte inicialmente genera algunas dudas entre las personas asistentes a la sesión que se pueden aclarar en base a la propia presentación que se ha preparado.

Con respecto a los elementos vinculados al trabajo que se quiere realizar en el proceso participativo, se presentan una lista de posibles excepciones que podrán sumarse a la “lista blanca” en base a las deliberaciones que puedan llevarse a cabo con diferentes agentes afectados por la puesta en marcha de la ZBE.

De las intervenciones del público durante la sesión informativa se extraen algunas ideas-fuerza que conviene reseñar:

- 1) Una vez explicado el sistema y las excepciones que contemplan se aprecia, en general, una aceptación bastante amplia por parte de las personas (especialmente) residentes que se ubican en en la zona delimitada como Zona de Bajas Emisiones. Se valora positivamente la implementación de medidas que puedan limitar el tráfico no necesario que contribuyen a una saturación del área afectada.
- 2) Se plantean algunas dudas con respecto a cuestiones específicas sobre el propio sistema de regulación previsto y el funcionamiento del mismo. La mayor parte de las mismas pueden resolverse con la información previamente preparada de cara al desarrollo de la sesión informativa.
- 3) Se realizan algunas aportaciones por parte de participantes señalando la laxitud de las medidas contempladas y apelando a impulsar acciones que sean más restrictivas

en cuanto al propio acceso. También se aportan algunas propuestas que guardan relación con la propia transformación del espacio público a través del impulso de iniciativas destinadas a promover un mayor grado de sostenibilidad (planificación urbanística, zonas verdes, calidad ambiental en los entornos escolares...) Todas estas acciones se consideran elementos de interés para su consideración más allá de que puedan guardar o no una relación estrecha con la puesta en marcha del proyecto de ZBE.

La sesión finaliza con la invitación a los diferentes agentes presentes a participar en las mesas sectoriales que se han planificado para poder debatir, fundamentalmente, sobre las excepciones que se pueden incorporar al trabajo previsto así como a definir cuestiones referentes a los horarios y etiquetado ambiental de los vehículos que podrán acceder a la ZBE.

Las fechas para dichas mesas sectoriales quedan configuradas del siguiente modo<sup>1</sup>:



**Participación ciudadana. MESAS SECTORIALES**

**En las mesas sectoriales se definirán, priorizarán y validarán posibles excepciones para el acceso a la ZBE para su integración en la futura ordenanza. Las fechas previstas son las siguientes:**

**18 de octubre. 18.00 horas en la Casa Lázaro-Siliuto: [Empresas, comercios y profesionales](#)**

**23 de octubre. 18.00 horas en la Casa Lázaro-Siliuto: [Entidades ciudadanas](#)**

**24 de octubre. 10.00 horas en la Casa Lázaro-Siliuto: [Ámbito educativo formal y no formal](#)**

En términos generales, la valoración de esta primera sesión informativa es positiva, tanto por la asistencia como por las impresiones recibidas por parte de las personas participantes.

---

<sup>1</sup> En la imagen se recogen las fechas definitivas en las que se llevan a cabo las mesas sectoriales. En el caso de la Mesa con entidades ciudadanas se plantea inicialmente para el día 10 de octubre, aunque finalmente se pospone debido a la hora de calor de esos días en los que se suspende la actividad lectiva y otras acciones previstas en el ámbito no formal.



Se puede extraer la conclusión de que, una vez conocida la información relativa a la ZBE, la valoración de la iniciativa por parte de la ciudadanía es, en términos generales, favorable.



## **MESAS SECTORIALES**



Después de haberse realizado la sesión informativa en el edificio de la Casa Sindical de Santa Cruz de Tenerife el día 3 de octubre, se extendieron invitaciones a los distintos colectivos que constituyen la red de habitantes de la ZBE. Específicamente se convocaron a tres colectivos muy diferenciados entre sí, ellos son: 1) Empresas, comercios y profesionales. 2) Entidades ciudadanas y 3) Ámbito educativo formal y no formal. El propósito de esta estrategia busca tener un trabajo específico y concentrado en la realidad de cada uno de estos tres contextos, lo cual permite conocer las características particulares de cada uno de estos colectivos.

### **Mesa sectorial con Empresas, comercios y profesionales: (17 de octubre)**

Las entidades empresariales y comerciales han impresionado con una actitud colaboradora e interesada en conocer el tema del ZBE, aunque no concurren con una asistencia tan sólida como se esperaba. Un factor importante en este sentido puede deberse a las dificultades para establecer un horario para la sesión que no interfiera con aquellos horarios laborales o comerciales. De manera previa se realiza una difusión de mesa sectorial a través de varias vías: correo electrónico, contactos con los que cuenta oficina de distrito con las entidades comerciales y también a través de un buzoneo de información por los locales y oficinas ubicadas en el área de actuación.

A la sesión acuden personas interesadas con comercios en la zona, una empresa de paquetería y un profesional autónomo con una oficina ubicada en los límites de la ZBE. Su participación fue activa y comprometida, analizando los distintos escenarios, intercambiando puntos de vista con el equipo técnico y resolviendo dudas. Al igual que ocurrió con la sesión informativa, las personas participantes no cuentan de entrada con una información clara acerca de lo que implica la implementación de la Zona de Bajas Emisiones, contando además con una serie de ideas preconcebidas con una connotación bastante negativa. Una vez que se conocen las características del proyecto, las excepciones contempladas, el funcionamiento del sistema y el propio proceso de consultas que se ha puesto en marcha, se genera una respuesta positiva por parte de las personas y entidades ubicadas en la zona.

Los aspectos que generan algo más de debate en esta mesa de trabajo se centran fundamentalmente en cómo se articula el sistema de acceso, los elementos vinculados a la regulación que se establezca así como algunas dudas específicas como si se contemplan mecanismos para aquellas personas que cuentan con más de un vehículo (particular, empresa, moto/coche...)

TIPO DE VEHÍCULO	HORARIO	2024	2028	2033
<b>M1 / L</b> 	<b>8:00 - 21:00</b> 6:00-8:00 19:00-21:00	C E 0	E 0	E 0
	<b>21:00 - 8:00</b> 19:00-21:00 6:00-8:00	B C E 0	B C E 0	E 0
<b>N1</b> 	<b>10:00 - 19:00</b> 9:00-11:00 19:00-21:00	C E 0	E 0	E 0
	<b>5:00 - 10:00</b> 5:00-7:00 9:00-11:00	B C E 0	C E 0	E 0
	<b>19:00 - 5:00</b> 19:00-21:00 5:00-7:00	E 0	E 0	E 0

De cara a la planificación de horarios y accesos por tipo de vehículos la mesa destinada a comerciantes ha propuesto como franja horaria de mayor tránsito de 8:00 a 21:00 horas, permitiendo el acceso a vehículos a partir del tipo C para 2024 y solo vehículos eco y 0 emisiones para los años posteriores. La franja horaria dónde disminuye el tráfico se ha determinado a partir de las 21:00 hasta las 8:00 horas, siendo más permisivos introduciendo la etiqueta B hasta el 2033. Con respecto a los vehículos de carga N1, se propone como horario establecido para el reparto de 5:00 a 10:00 horas contemplando los vehículos tipo B para 2024 y a partir de 2028 vehículos tipo C en adelante. Como periodo de mayor tránsito de 10:00 a 19:00 horas se permite la nomenclatura C en 2024. Sin embargo, esta desaparecerá a partir de 2028. Por último, en el horario de baja actividad se descartan las categorías de consumo, permitiendo únicamente los vehículos eco y 0 emisiones.

### **Mesa sectorial con Agentes educativos (24 de octubre)**

La mesa con agentes educativos se destina a promover un espacio de trabajo específico con un sector que presenta unas singularidades concretas con respecto a las dinámicas de acceso a la ZBE. La principal consideración en este sentido se centra en los picos de afluencia que se generan como resultado de los horarios de la actividad lectiva, servicios de cuidado a centros infantiles o asistencia a actividades educativas que van más allá del ámbito formal. En el entorno delimitado se dan citas varios centros educativos (públicos y concertados), escuelas infantiles, ludotecas, academias o centros donde se desarrolla actividad no formal.

En este caso toman parte en la sesión un centro educativo, un centro infantil y una academia de formación privada. Al igual que se aprecia con otros agentes de la ciudadanía, se aprecia una necesidad de aportar información sobre lo que implica la implementación de las ZBE, los motivos que justifican su aplicación y el sistema de gestión (incluyendo las excepciones) que se contempla. Igualmente, se aprecia positivamente la puesta en marcha de una mesa de trabajo para consultar a la ciudadanía como un elemento que favorece la escucha previa a la toma de decisiones.

En el caso de los agentes educativos, las dinámicas de acceso a los diferentes centros ubicados en el entorno se caracteriza por la existencia de picos de afluencia en determinados horarios, lo cual debe ser tenido en cuenta para la propia planificación del sistema de regulación. En este sentido, y tras el debate surgido durante la mesa sectorial, se aprecian algunas singularidades que es preciso reseñar:

- Existen centros de Educación Infantil de 0 a 3 años donde el acceso al centro se realiza necesariamente en compañía de un adulto responsable. Muchas de las personas que hacen uso de este tipo de servicios o bien residen o bien trabajan en la ZBE, por lo que en este sentido no habría problemas de acceso debido a que ya se encuentran recogidos en el marco de excepciones. Sin embargo, existen algunos casos de familias que hacen uso de este tipo de servicios sin residir o trabajar en este entorno, por lo que será conveniente incluir este tipo de excepciones en el sistema.
- Existen Centros educativos de ámbito formal en la zona (con varios centros públicos o concertados) que cuentan con alumnado provisto de un rango de edades amplio (desde Infantil de 3 años hasta alumnado de Secundaria con edades superiores a

las 16 años). En estos casos, se plantea poder contemplar el acceso a aquellos vehículos que dejen o recojan alumnado de Infantil y Primaria en los tramos horarios de entrada y salida de los centros y con un tiempo concreto de permanencia en la ZBE. Se considera que por norma general, los horarios de entrada oscilan entre las 8.00 y las 9.00 en los diferentes centros y los de salida entre las 13.30 y las 14.30. Conviene tener en cuenta las características de las actividades extraescolares (acogida temprana, alumnado con comedor o actividades extracurriculares...)

- Las actividades no formales o la formación específica que no se desarrolla en centros educativos es otro de los aspectos a tener en cuenta. En el entorno se identifican centros deportivos, academias de formación, ludotecas... que cuentan una afluencia de personas usuarias a tener en cuenta. En estos casos, las singularidades de cada tipo de actividad muestra horarios y características diferentes que deben ser reguladas por criterios como la edad (tal y como se propone en los centros educativos o por otro tipo de características). En el caso de algunas actividades específicas pueden contemplarse, por ejemplo, iniciativas que definan acuerdos entre estos centros y los aparcamientos públicos o privados del entorno de tal modo que se puedan contemplar descuentos, vales de aparcamiento o cualquier otra medida en este sentido.

Una de las inquietudes mostradas especialmente por los centros educativos hace mención a la incertidumbre que genera la implementación de la ZBE y las restricciones que puedan darse para que las familias puedan acceder. El descenso en el número de matriculaciones y la consecuente pérdida de unidades y profesionales es una de las preocupaciones de este colectivo. De manera paralela, el trabajo en iniciativas vinculadas a los caminos escolares seguros puede ser una de las cuestiones a tener en cuenta a la hora de poner en marcha acciones paralelas a la implementación de la propia Zona de Bajas Emisiones.

### **Entidades ciudadanas:**



Esta mesa sectorial fue convocada inicialmente para el día 10 de octubre de 2023 en la Casa Siliuto. La ola de calor prevista para el puente de octubre y la misma suspensión de actividad lectiva y no lectiva a partir de ese mismo día 10 motivó la decisión del cambio de fecha. Las entidades previamente convocadas tanto por mail como por vía telefónica fueron desconvocadas ese mismo día. Igualmente se acudió a las instalaciones de la Casa de Juventud ya que podía acudir ciudadanía a título particular a quien hubiese llegado la convocatoria a través del buzoneo realizado (acuden 2 personas a la instalación). Tras la suspensión se plantea una nueva fecha para el día 23 de octubre en la que se vuelve a convocar a entidades a través de correo, llamadas telefónicas y mensajería (aparte del buzoneo y la información que ya se había facilitado el día 10 de octubre al suspender la sesión).

El colectivo de entidades ciudadanas está constituido por un variado mosaico de asociaciones, agrupaciones y distintas organizaciones de ámbitos muy diversos (musicales, culturales, sociales, políticos). Esta mesa sectorial logró convocar a un nutrido grupo de representantes donde se observó una minoría que ejerció -desde un inicio- una fuerte resistencia, llegando incluso a obstruir el desarrollo de la sesión. A pesar de que el propósito de la sesión se centraba en aspectos relacionados con la regulación de accesos a la ZBE a través de la definición de posibles excepciones y horarios, se plantearon por parte de varias personas asistentes una serie de temáticas que no guardaban relación con este contenido. Esta situación dificultó el propio desarrollo de la sesión, generándose por momentos un ambiente en el que la temática de la sesión quedó relegada a un segundo plano a pesar de la insistencia por parte del equipo de dinamización de que la mesa sectorial estaba dirigida a tratar los aspectos que se había acordado en el marco de debate. Al querer dar continuidad a la planificación prevista para poder abordar el propósito de la reunión que se anunciaba en la invitación, algunas personas abandonan la sesión, llegando incluso a darse momentos de cierta tensión, destacando hechos como los de romper incluso parte de los materiales elaborados para trabajar con los grupos.

Superado ese momento, la dinámica continuó con el resto de las personas participantes con resultados positivos y optimistas en términos de la colaboración y comprensión del proyecto ZBE, realizando aportaciones al respecto y planteando cuestiones que podrán ser incorporadas a la futura ordenanza.



De cara a la planificación de horarios y accesos por tipo de vehículos la mesa destinada a comerciantes ha propuesto como franja horaria de mayor tránsito de 6:00 a 21:00 horas, permitiendo el acceso a vehículos a partir del tipo C hasta 2033 y solo vehículos eco y 0 emisiones para los años posteriores. La franja horaria dónde disminuye el tráfico se ha determinado a partir de las 21:00 hasta las 6:00 horas, siendo más permisivos introduciendo la etiqueta B hasta el 2028. Con respecto a los vehículos de carga N1, se propone como horario establecido para el reparto de 6:00 a 11:00 horas contemplando los vehículos tipo B para 2024 y a partir de 2028 vehículos tipo C en adelante. Como periodo de mayor tránsito de 11:00 a 20:00 horas se permite la nomenclatura B en 2024. Sin embargo, esta desaparecerá a partir de 2028. Por último, en el horario de baja actividad se descartan las categorías de consumo, permitiendo únicamente los vehículos eco y 0 emisiones.

TIPO DE VEHÍCULO	HORARIO	2024	2028	2033
<b>M1 / L</b> 	<b>6:00 - 21:00</b> 6:00-8:00 19:00-21:00	C E O	C E O	E O
	<b>21:00 - 6:00</b> 19:00-21:00 6:00-8:00	B C E O	C E O	E O
<b>N1</b> 	<b>11:00 - 20:00</b> 9:00-11:00 19:00-21:00	B C E O	C E O	E O
	<b>6:00 - 11:00</b> 5:00-7:00 9:00-11:00	B C E O	C E O	E O
	<b>20:00 - 6:00</b> 19:00-21:00 5:00-7:00	E O	E O	E O



**Listado de excepciones seleccionados por el público asistente a las mesas sectoriales convocadas (18, 23 y 24 de Octubre 2023)**

En el marco del proceso de trabajo con los diferentes agentes, se realiza un sencillo ejercicio de priorización para definir cuáles de las excepciones contempladas y no incluidas en las previsiones iniciales será conveniente tener en cuenta para la elaboración de la futura ordenanza de tal modo que se puedan contemplar como tales. Los aspectos que mayor consenso tiene se centran en los vehículos tipo taxi o VTC y los accesos a los centros educativos ubicados en la ZBE. Algunas cuestiones como el acceso para hacer uso de actividades de educación no formal (deportivas, formativas...) y la actividad alojativa apenas cuentan con apoyos por lo que para este tipo de iniciativas se podrá restringir el acceso o hacerlo haciendo uso de, por ejemplo, los aparcamientos ubicados en el entorno.

<i>Excepciones propuestas</i>	<i>Prioridad asignada</i>
Vehículos taxis con distintivo ambiental (B y C)	15
Vehículos con distintivo ambiental B y C que dejan o recogen <b>alumnos de infantil y primaria</b>	15
Vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) con distintivo B y C	11
Profesionales en servicios puntuales	6
Vehículos con distintivo B y C de <b>autoescuelas</b> ubicadas en la ZBE	5
Acceso a actividades de <b>educación no formal</b>	3
Actividad alojativa en la ZBE	2

ANEXO. Descripción detallada por fases.

Con respecto a las cuestiones recogidas en la Memoria inicial de trabajo se detallan a continuación los elementos derivados de cada una de las fases previstas según los objetivos que se especifican en dicha memoria y los resultados/productos previstos para cada una de las fases. Para cada una de las fases se recogen, los elementos más relevantes del proceso.

### **FASE DE TAREAS PREVIAS**

<b>Fase</b>	<b>Objetivo</b>	<b>Actividades</b>	<b>Detalle de actividad</b>	<b>Resultado</b>
Tareas Previas	Identificación de agentes	Realización de mapeo	Debe contemplar personas y colectivos que residen y otros agentes socioeconómicos	Mapa de actores y listado de contactos a los que convocar.

Se elabora con este fin un listado de agentes en el que se recogen entidades ciudadanas, comercios y otros actores de interés con sus respectivos contactos que se facilitan al Servicio. En cuanto a las entidades ciudadanas se plantea invitar a aquellas ubicadas exclusivamente en la ZBE descartando a aquellas que, estando radicadas en el Distrito Centro-Ifara, no cuentan con sede en el entorno de actuación. El listado de entidades y comercios así como los contactos que constituyen el mapa de actores se muestra a continuación:

### **FASE DE INFORMACIÓN**

En el marco del desarrollo de acciones para la realización de un Proceso Participativo para abordar cuestiones relacionadas con la puesta en marcha de la Zona de Bajas Emisiones en Santa Cruz de Tenerife, se desarrollan tareas vinculadas a la convocatoria de agentes tanto a la **sesión informativa** desarrollada **el día 3 de octubre** como a las **mesas sectoriales** convocadas inicialmente para los días **10<sup>2</sup>, 18 y 24 de octubre**.

---

<sup>2</sup> La sesión prevista inicialmente para el día 10 de octubre se desarrolla finalmente el día 23 del mismo mes.

En cuanto a la convocatoria exclusivamente dirigida a **entidades ciudadanas** se realiza un mapeo inicial en el que se identifican todas las entidades ubicadas en el Distrito Centro Ifara (alrededor de 85 entidades de diferentes características). De esas entidades, y tras reunión mantenida con personal municipal se seleccionan aquellas que se ubican en los límites de la ZBE. El número de entidades identificadas por parte del equipo de dinamización en el entorno es de 39 (ver anexo). Se envía invitación a todas las entidades sin excepción y a través de diferentes vías que se describen a continuación. La invitación recoge un breve texto sobre los aspectos genéricos relativos a la ZBE y una convocatoria a las sesiones previstas (sesión informativa por un lado y mesa sectorial, por otro).

En cuanto a los medios de difusión, se han planteado varias opciones:

- 1) Envío de correos electrónicos a las entidades ubicadas en la ZBE para invitarles a tomar parte tanto en la sesión informativa como en la mesa sectorial.
- 2) Desde la Oficina de Distrito se realizan igualmente acciones de difusión para dar a conocer las sesiones previstas.
- 3) Llamadas telefónicas a las entidades identificadas para invitarles a sumarse al proceso e informarles de las diferentes fechas.
- 4) Envío de la convocatoria vía Whatsapp en aquellos casos en los que se cuenta con número de móvil de alguna persona vinculada a la entidad.
- 5) Tras la sesión informativa realizada el día 3 de octubre, se envía a las entidades correo electrónico con el enlace del espacio de la web municipal destinado al proyecto de la ZBE  
<https://www.santacruzdetenerife.es/web/servicios-municipales/movilidad-y-accesibilidad-universal/zonas-de-bajas-emisiones>
- 6) De manera paralela, se cuenta con una campaña de comunicación destinada a dar a conocer elementos relacionados con el proyecto y se buzonean las

calles del entorno de la ZBE para invitar a entidades, comercios y ciudadanía a tomar parte en las diferentes sesiones programadas.

Con respecto a la sesión informativa realizada **el día 3 de octubre a las 18.00 horas en la Casa Sindical**, el día previo (2 de octubre), y tras la difusión realizada, **son 20 las entidades que han confirmado su presencia por vía telefónica.**

Con respecto a la mesa sectorial, el día 9 de octubre, y tras la difusión específica para la mesa sectorial dirigida nuevamente a todas las entidades identificadas en el entorno de la ZBE, **son 17 entidades las que confirman su presencia en la sesión prevista para el día 10 de octubre.** Finalmente, y ante la ola de calor anunciada para esos días y la suspensión de la actividad lectiva, se acuerda suspender la mesa sectorial con agentes ciudadanas cambiándola para **el día 23 de octubre.** Ese mismo día 10 de octubre se avisa a las entidades confirmadas, aprovechando para comunicarles la nueva fecha planteada.

En los días posteriores, se vuelve a realizar una convocatoria por diferentes vías para invitarles a la mesa sectorial. En este caso, hay menos confirmaciones, aunque acaban acudiendo un número superior de entidades a la sesión prevista.

### **Cuadro I. Envío de correos, llamadas y mensajes a entidades**

Invitación mesas informativas: 29 de septiembre de 2023

Recordatorio de invitación a la sesión informativa: 2 de octubre de octubre de 2023

Invitación Mesa sectorial con entidades ciudadanas (10 de octubre): 4 de octubre

Recordatorio Mesa sectorial con entidades ciudadanas: 9 de octubre

Información aplazamiento Mesa Sectorial con entidades ciudadanas: 10 de octubre

Nueva invitación a Mesa Sectorial (23 de octubre): 19 de octubre.

Llamadas a todas las entidades para invitación a la Mesa Sectorial: 6, 9 y 23 de octubre

Recordatorios vía Whatsapp para la Mesa Sectorial con entidades: 10 y 19 de octubre.

Con respecto a las acciones de convocatoria dirigida a **comercios** se llevan a cabo acciones específicas para este colectivo a través de diferentes herramientas de divulgación tanto de la sesión informativa como de la mesa sectorial específicamente destinada a los comercios.

Cabe señalar que en el entorno de la ZBE existe un gran número de comercios con perfiles muy diversos que se van identificando a través de un mapeo específico (Ver tabla de comercios facilitada en el apartado anterior). En las primeras fases de los trabajos, se remite un correo a la Cámara de Comercio para solicitar posible lista de contactos sobre establecimientos comerciales de la zona. Desde la entidad nos remiten a un fichero de empresas que es consultado para obtener información sobre las que se ubican en el entorno de la ZBE.

En cuanto a los medios de difusión, se han planteado varias opciones:

- 1) El buzoneo (entrega directa y en persona de folletos) resultó ser la forma escogida para convocar a los distintos comercios y empresas de las fechas y contenidos de las sesiones de trabajo. Además, ello permitió hacer un contacto más cercano y personal con las personas que recibieron la información, situación ésta que sirvió como una valiosa oportunidad para percibir las impresiones y opiniones de una manera directa.
- 2) Desde la Oficina de Distrito también se comunica el día 16 de octubre la iniciativa de trasladar la información a la Sociedad de Desarrollo para su difusión al igual que Zona Centro que se compromete a remitir a las entidades asociadas (cerca de 250 entidades).
- 3) De manera paralela, la empresa encargada de la comunicación en el marco del proceso realiza un buzoneo por los comercios de la zona.
- 4) En la web se cuenta con la información genérica y en las redes sociales de la oficina de Distrito se comunica la suspensión de la mesa sectorial con entidades ciudadanas donde se hace alusión a la mesa con comercios, aunque no se identifican más publicaciones a este respecto. Previamente (el día 2 de octubre) se facilita en la cuenta de Facebook del distrito información relativa a la sesión informativa inicial.

Por último, se realiza una convocatoria específica para **entidades educativas** tanto del ámbito formal como no formal.

En esta oportunidad, se escogieron como medios de difusión las siguientes opciones:

1. Comunicación vía telefónica con las entidades educativas emplazadas dentro de la ZBE
2. Contacto establecido desde la Oficina de Distrito.

## CONCEPTUALIZACIÓN SOBRE PALABRAS CLAVE EMPLEADAS EN EL PROCESO

A continuación elaboramos una tabla contentiva de aquellos conceptos y definiciones técnicas utilizadas durante el proceso de sesiones desarrolladas con los distintos colectivos convocados.

Conceptos Clave	Definición
Excepciones	Condiciones y situaciones específicas que serán analizadas en las distintas sesiones de trabajo para considerar la posible exclusión de la normativa ZBE
Lista Blanca de excepciones	Listado de aquellos casos que quedan exentos de la normativa ZBE.
Descarbonización	La descarbonización es el proceso de reducción de emisiones de carbono, sobre todo de dióxido de carbono (CO <sub>2</sub> ), a la atmósfera.
Distintivos ambientales	Nomenclatura utilizada para identificar los distintos tipos sistemas de combustión de vehículos.
Emisiones Co2	El dióxido de carbono es un gas incoloro y denso que forma parte de la atmósfera terrestre, sin embargo, sus altas emisiones son una real amenaza para el ambiente.
Zona de Bajas Emisiones	Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) son áreas urbanas en las que se establecen restricciones de acceso a determinados vehículos conforme a su clasificación según el Reglamento General de Vehículos vigente.
Ley 7/2021	Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, en su artículo 14 da la definición de Zona de Baja Emisiones.

## RECOGIDA DE PRIMERAS IMPRESIONES - DISENSOS

La reunión se inicia con un nutrido grupo de participantes que fueron aumentando paulatinamente durante el desarrollo de la sesión. En términos generales, la impresión fue positiva y entusiasta con una participación activa con abundantes preguntas y planteamiento de dudas que fueron respondidas ordenadamente. En su mayoría, el público asistente estaba configurado por vecinos de la zona y algunos representantes de entidades ciudadanas que expresaron su opinión y aportaron soluciones en distintos tópicos.

La implementación de la ZBE es percibida con un alto grado de aceptación, especialmente por el colectivo de residentes pues expresan que las condiciones de tráfico vehicular actuales merman en gran medida la movilidad y la calidad de vida de los habitantes. En un principio, afloraron un gran número de creencias y suposiciones respecto a la implementación de la ZBE que distaban mucho de la realidad del proyecto. Esta percepción se va modificando a medida que se cuenta con la información objetiva sobre el



procedimiento previsto. La claridad y objetividad de la información expuesta minimizó en gran medida las posibles resistencias iniciales, desmitificando las creencias negativas que pudieron estar previamente instaladas. De este modo, los participantes expresaron opiniones y sugerencias incluso más restrictivas que las propuestas por el proyecto mismo, motivo que hace pensar que la futura implementación de la ZBE es percibida positivamente.

Por otra parte, algunas entidades ciudadanas presentes expresaron iniciativas que consideran prioritarias y necesarias de ser implementadas (planes de arborización, instalación de ciclovías, zonas de esparcimiento público, áreas verdes, entre otras) que puedan servir de complemento a las cuestiones relacionadas con la propia regulación del tráfico rodado. Estas propuestas fueron expuestas de manera clara por parte de estas entidades, sin embargo, se les informó que en las sesiones sectoriales se abordarán estas propuestas, invitándoles a concentrar ahora los aportes en el tema de la ZBE, recordándoles que esta reunión es de carácter informativo.

También, se recogieron impresiones focalizadas en el ámbito escolar expresando la preocupación de alguna persona perteneciente a entidades educativas respecto al posible impacto sobre la actividad y dinámica de los centros. A pesar de que la implementación de la ZBE es percibida como una medida positiva y favorable para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, algunas de las medidas se aprecian como insuficientes para determinadas problemáticas como la entrada y salida a los centros, acumulación de vehículos particulares y de transporte escolar con elevados niveles de contaminación.

De manera general, podemos resumir que la sesión informativa pasó gradualmente de un estado de incertidumbre y duda a una situación más distendida, clara y con información objetiva. La desmitificación de algunas interpretaciones “a priori” y las expectativas negativas fueron disueltas a medida que se iban respondiendo las interrogantes y las dudas. Cabe señalar que la opinión generalizada del público participante apuntó a ser más restrictiva y restringente que la propuesta original. Este proceso de cambio es significativo y valida consistentemente la labor informativa logrando así acercar a los actores involucrados en la ZBE.

Por lo tanto, **los aspectos relacionados con los disensos iniciales se centran más en las apreciaciones referentes a la laxitud de las medidas que a resistencias relacionadas con las propias restricciones planteadas.**

En el caso de las sesiones de trabajo desarrolladas específicamente con distintos agentes ciudadanos, se aprecian también algunos desacuerdos que se van manifestando a lo largo

de los diferentes talleres sectoriales desarrollados durante el mes de octubre. Estos puntos de disenso se enumeran a continuación:

- **Algunos grupos ciudadanos se oponen, durante el desarrollo de la sesión con entidades vecinales y asociaciones a la implementación como tal de la propia ZBE emisiones.** En este caso, el rechazo se produce de manera frontal a la iniciativa como tal planteando su ubicación en otras zonas del municipio. Si bien no es una opinión mayoritaria del grupo participante en la sesión, esta propuesta se eleva de manera contundente. Igualmente, algunas personas rechazan el sistema de cámaras que se encargará de la lectura de matrículas para el control de acceso de vehículos a la ZBE, debido a la pérdida de intimidad o el control ciudadano que pueda hacerse a través de este tipo de sistemas. Otro de los aspectos a tener en cuenta con las aportaciones realizadas se centran en la actividad alojativa y en la regulación de la clientela que accede a estos establecimientos, siendo este uno de los aspectos sujetos a debate durante el proceso planificado que pueden suponer una mayor polarización en cuanto a las opiniones mostradas.
- Entre los comercios y establecimientos comerciales y profesionales de la zona, preocupan cuestiones como el acceso de vehículos de reparto de mercancías y los horarios de dicho acceso y también los aspectos relacionados con la clientela que hace uso de los comercios y las limitaciones al respecto. Con respecto a la cuestión de los horarios de acceso de mercancías, se traslada la preocupación sobre los horarios que puedan ser utilizados por parte de los vehículos que realizan repartos. La horquilla de esa labor puede ser muy amplia y depende de las realidades de cada negocio por lo que conviene tener en cuenta este tipo de cuestiones. En cuanto a los comercios, algunos expresan su preocupación por el acceso de la clientela a los establecimientos debido a las restricciones. Ante esta medida, se podrán plantear acciones complementarias que incentiven otras medidas como poder facilitar vales de aparcamiento gratuito por las compras realizadas en comercios o establecimientos de restauración ubicadas en la ZBE.
- Con respecto a las apreciaciones realizadas por los agentes educativos, el principal tema de debate se centra en cuestiones referentes al acceso a los centros escolares durante los horarios de entrada y salida. El riesgo en el descenso de matriculaciones en esos centros por las posibles restricciones que se implementen es una preocupación mostrada. Esta situación es extensible a otro tipo de actividades educativas no formales.

## **IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS Y COLECTIVOS INTERESADOS EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN**

En los días previos a la sesión informativa se desplegó una campaña de difusión con el propósito de anunciar la futura implementación de la ZBE. Este proceso pre-informativo permitió que las personas asistentes llegasen con una idea básica respecto a lo que significa una ZBE. Por supuesto, se esperaba que en la sesión informativa del 03 de Octubre fuese el momento para profundizar conceptos y desmitificar algunas posibles interpretaciones. En este sentido, como hemos mencionado, la recepción y actitud del público participante fue positiva, destacándose algunas intervenciones donde expresaron querer colaborar en la aplicación del proyecto. Al respecto, se destaca la intervención de algunas profesoras *-que trabajan en distintas entidades educativas de la zona-* las cuales explicaron la dinámica particular de los colegios/institutos en cuanto al acceso del estudiantado, personal docente, entre otros. Este colectivo de profesores propuso algunas acciones y posibles soluciones, ante las cuales se solicitó fueran analizadas en la correspondiente sesión sectorial pautaada específicamente para las entidades educativas.

## **INFORME DE SESIONES SECTORIALES**



### **1) MESA SECTORIAL CON EMPRESAS, COMERCIOS Y PROFESIONALES. (17 de octubre)**

El tejido empresarial y comercial engloba un nutrido conjunto de entidades con naturalezas y características muy particulares entre sí. Sus horarios y sectores varían desde grandes grupos empresariales hasta una extensa red de autónomos. Durante los días previos a esta sesión, se realiza una difusión convocando a los participantes a través de correo electrónico con los contactos suministrados por la oficina de distrito con las entidades comerciales y también a través de un buzoneo de información por los locales y oficinas ubicadas en el área de actuación. Sin embargo, el porcentaje de asistencia a esta sesión no fue tan masiva como se esperaba. Esta baja asistencia puede atribuirse a la dificultad para convocar la sesión en horarios que no interfirieran con la actividad laboral o comercial. A la sesión acuden personas interesadas con comercios en la zona, una empresa de paquetería y un profesional autónomo con una oficina ubicada en los límites de la ZBE, demostrando una actitud colaboradora e interesada en conocer detalladamente la información inherente a la implantación de la ZBE.

Su participación fue activa y comprometida, analizando los distintos escenarios, intercambiando puntos de vista con el equipo técnico y resolviendo dudas. Al igual que ocurrió con la sesión informativa, las personas participantes no cuentan de entrada con una información clara acerca de lo que implica la implementación de la Zona de Bajas Emisiones. Este bajo nivel de información, además se percibe afectado por una serie de ideas preconcebidas, rumores, expectativas e ideas infundadas con una connotación bastante negativa. En este sentido, se destinó una parte de la reunión para aclarar y sincerar la información con un contenido objetivo, veraz y proveniente del equipo técnico difusor de la ZBE. Superada esta fase de aclaración de dudas y expectativas generales, se procede a profundizar en las características concretas y específicas del proyecto, siendo ellas las excepciones contempladas, el funcionamiento del sistema, el ámbito territorial y el calendario de implementación propuesto. Es decir, se expone el proyecto con toda la información vinculante al mismo, abriendo un espacio para intercambiar ideas, opiniones y evaluar los posibles disensos.

La labor del equipo técnico consistió en exponer la información desde una perspectiva deductiva (desde lo general a lo específico). Para ello, se parte inicialmente del marco general hasta ir detallando las situaciones y casos más particulares.

Durante esta sesión, parecen llamar mayoritariamente la atención aquellos aspectos que apuntan a la articulación del sistema de acceso, así como los elementos reguladores, las consecuencias sancionadoras y las fechas de aplicación del sistema. Posteriormente, se resolvieron algunas dudas específicas mediante el análisis de situaciones específicas tales como si se contemplan mecanismos para aquellas personas que cuentan con más de un vehículo (particular, empresa, moto/coche...) También se destaca como punto de interés por parte de los asistentes el método de control utilizado para detectar las posibles irregularidades dentro de la ZBE, al respecto, el equipo técnico explica que se contará con un complejo sistema de cámaras que harán seguimiento del parque vehicular circulante.

TIPO DE VEHÍCULO	HORARIO	2024	2028	2033
<b>M1 / L</b> 	<b>8:00 - 21:00</b> 6:00-8:00 19:00-21:00	C E 0	E 0	E 0
	<b>21:00 - 8:00</b> 19:00-21:00 6:00-8:00	B C E 0	B C E 0	E 0
<b>N1</b> 	<b>10:00 - 19:00</b> 9:00-11:00 19:00-21:00	C E 0	E 0	E 0
	<b>5:00 - 10:00</b> 5:00-7:00 9:00-11:00	B C E 0	C E 0	E 0
	<b>19:00 - 5:00</b> 19:00-21:00 5:00-7:00	E 0	E 0	E 0

En la fase final de la sesión se analizan los horarios de distribución de suministros comerciales en la futura ZBE. Es fundamental contar con la opinión del colectivo empresarial y comercial por ser quienes conocen y viven la realidad de lo que significan las labores de transporte y reparto de suministros. Este intercambio de información resultó enormemente valioso pues se pretende buscar una fórmula donde todos los actores intervinientes logren cumplir sus objetivos a la par de una reducción de los vehículos transitando en horas pico. De cara a la planificación de horarios y accesos por tipo de vehículos la mesa destinada a comerciantes ha propuesto como franja horaria de mayor tránsito de 8:00 a 21:00 horas, permitiendo el acceso a vehículos a partir del tipo C para 2024 y solo vehículos eco y 0 emisiones para los años posteriores. La franja horaria dónde disminuye el tráfico se ha determinado a partir de las 21:00 hasta las 8:00 horas, siendo más permisivos introduciendo la etiqueta B hasta el 2033. Con respecto a los vehículos de carga N1, se propone como horario establecido para el reparto de 5:00 a 10:00 horas contemplando los vehículos tipo B para 2024 y a partir de 2028 vehículos tipo C en adelante. Como periodo de mayor tránsito de 10:00 a 19:00 horas se permite la nomenclatura C en 2024. Sin embargo, esta desaparecerá a partir de 2028. Por último, en el horario de baja actividad se descartan las categorías de consumo, permitiendo únicamente los vehículos eco y 0 emisiones.

## **2) MESA SECTORIAL CON AGENTES EDUCATIVOS (24 de octubre)**

Uno de los colectivos más influyentes y que generan mayor impacto sobre la movilidad de una ciudad sin duda son las instituciones educativas. Esta importancia se justifica notablemente por haber una gran cantidad de centros y además por la enorme movilidad de personas que transcurren diariamente en cada uno de ellos. Esta compleja dinámica está conformada por visitantes, personal trabajador, alumnado y familiares que representan un volumen de vehículos que coinciden simultáneamente en determinados horarios y espacios.

En esta oportunidad la sesión está conformada por personas trabajadoras de un centro educativo, un centro infantil y una academia de formación privada. Cabe mencionar que se aprecia una actitud colaboradora y participativa por parte de asistentes, así como una necesidad de aportar información sobre lo que implica la implementación de las ZBE, los motivos que expliquen su aplicación y el sistema de gestión (incluyendo las excepciones) que se contemplan.

La dinámica y funcionamiento de los centros educativos parecen concentrar especial atención sobre los picos de afluencia que se generan como resultado de los horarios de la actividad lectiva, servicios de cuidado a centros infantiles o asistencia a actividades educativas que van más allá del ámbito formal. En el entorno delimitado se dan citas varios centros educativos (públicos y concertados), escuelas infantiles, ludotecas, academias o centros donde se desarrolla actividad no formal.

Igualmente, se aprecia positivamente la puesta en marcha de una mesa de trabajo para consultar a la ciudadanía como un elemento que favorece la escucha previa a la toma de decisiones.

Descartando determinadas excepciones, en el caso de los agentes educativos, las dinámicas de acceso a los diferentes centros ubicados en el entorno se caracteriza por la existencia de picos de afluencia en horarios precisos, lo cual debe ser tenido en cuenta para la propia planificación del sistema de regulación. En este sentido, y tras el debate surgido durante la mesa sectorial, se aprecian algunas singularidades que es preciso reseñar:

- Existen centros de Educación Infantil de 0 a 3 años donde el acceso al centro se realiza necesariamente en compañía de un adulto responsable. Muchas de las personas que hacen uso de este tipo de servicios o bien residen o bien trabajan en la ZBE, por lo que en este sentido no habría problemas de acceso debido a que ya

se encuentran recogidos en el marco de excepciones. Sin embargo, existen algunos casos de familias que hacen uso de este tipo de servicios sin residir o trabajar en este entorno, por lo que será oportuno incluir este tipo de excepciones en el sistema.

- Existen Centros educativos de ámbito formal en la zona (con varios centros públicos o concertados) que cuentan con alumnado con un rango de edades amplio (desde Infantil de 3 años hasta alumnado de Secundaria con edades superiores a los 16 años). En estos casos, se plantea poder contemplar el acceso a aquellos vehículos que dejen o recojan alumnado de Infantil y Primaria en los tramos horarios de entrada y salida de los centros y con un tiempo concreto de permanencia en la ZBE. Se considera que por norma general, los horarios de entrada oscilan entre las 8.00 y las 9.00 en los diferentes centros y los de salida entre las 13.30 y las 14.30. También conviene contemplar las características de las actividades extraescolares (acogida temprana, alumnado con comedor o actividades extracurriculares...)
- Las actividades no formales o la formación específica que no se desarrolla en centros educativos es otro de los aspectos a tener en cuenta. En el entorno se identifican centros deportivos, academias de formación, ludotecas... que cuentan una afluencia de personas usuarias a tener en cuenta. En estos casos, las singularidades de cada tipo de actividad muestra horarios y características diferentes que deben ser reguladas por criterios como la edad (tal y como se propone en los centros educativos o por otro tipo de características). En el caso de algunas actividades específicas pueden contemplarse, por ejemplo, iniciativas que definan acuerdos entre estos centros y los aparcamientos públicos o privados del entorno de tal modo que se puedan contemplar descuentos, vales de aparcamiento o cualquier otra medida en este sentido.

Una de las inquietudes mostradas especialmente por los centros educativos hace mención a la incertidumbre que genera la implementación de la ZBE y las restricciones que puedan darse para que las familias puedan acceder. El descenso en el número de matriculaciones y la consecuente pérdida de unidades y profesionales es una de las preocupaciones de este colectivo. De manera paralela, el trabajo en iniciativas vinculadas a los caminos escolares seguros puede ser una de las cuestiones a tener en cuenta a la hora de poner en marcha acciones paralelas a la implementación de la propia Zona de Bajas Emisiones.

### **3) SESIÓN INFORMATIVA Y DELIBERATIVA CON ASINCA**

La sesión de trabajo con esta entidad se lleva a cabo en su sede durante el día 14 de noviembre. Acuden a la misma cerca de una veintena de representantes de diferentes empresas asociadas a esta entidad (tanto por vía presencial como a través de videollamada). Durante la sesión, se ofrece información genérica sobre el proceso de ZBE trasladando información sobre normativa, funcionamiento, excepciones previstas, plazos contemplados...

El colectivo muestra su interés en las cuestiones fundamentalmente vinculadas al denominado sector HORECA en la zona centro y el sistema previsto para poder desarrollar su labor profesional de una manera que no sea perjudicial una vez implementado el sistema. Si bien es cierto que, una vez explicado el sistema previsto y las excepciones que se contemplan, el colectivo valora la medida de manera positiva, la preocupación se centra fundamentalmente en los horarios de acceso para la entrega de mercancías así como algunas situaciones excepcionales que puedan darse.

En cuanto a los horarios, se plantea ampliar la franja horaria de reparto de mañana, al menos, hasta las 11.00 horas ya que existen establecimientos que no abren hasta mediodía y no recogen mercancías a primera hora. De igual modo, se traslada la necesidad de establecer un control férreo de las zonas de Carga y Descarga ubicadas en la ZBE. De manera complementaria, se puede contar con sistemas de control basados precisamente en mecanismos tecnológicos para este fin. Se puede contemplar la opción de que se pueda regular el tiempo de estancia dentro de la ZBE como un sistema complementario que vaya más allá de los horarios de acceso.

Igualmente, se trasladan dudas con respecto a aquellas personas que realizan prácticamente toda su jornada en el interior de la ZBE debido a la gran cantidad de establecimientos y cómo les afectaría la medida de regulación. También existen casos de vehículos de reparto o comerciales que entran y salen varias veces a la zona.

Finalmente, trasladan la necesidad de que se incremente el número de puntos en la zona para la recarga de vehículos eléctricos.





#### **4) SESIÓN INFORMATIVA Y DELIBERATIVA CON LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE COTRANDIS**

Esta sesión se lleva a cabo con personal y equipo directivo de la Cooperativa de transporte, que cuenta con un gran número de asociados que realizan reparto de mercancías en la zona. Las personas participantes en la sesión se asocian fundamentalmente al reparto y distribución de productos de la Compañía Cervecera de Canarias, pasando la mayor parte de su jornada en el entorno de la ZBE, debido al gran número de establecimientos. Entre los aspectos trasladados durante la reunión, destacan algunas cuestiones a tener en cuenta:

- La mayor parte de vehículos de reparto de la cooperativa carecería de distintivo ambiental, debido a la antigüedad de los mismos. Se trata de camiones que apenas realizan grandes recorridos ya que se utilizan como puntos de carga desde los que se realiza el reparto a pie. Esta situación puede suponer un problema en cuanto a la propia regulación de accesos por una cuestión de distintivo, aunque estos vehículos apenas circulan dentro de la zona. La dinámica suele ser acceder, aparcar y, desde ese punto, realizar los repartos a pie.

- Se plantean también aspectos relacionados con los horarios de reparto, cuya dinámica en la zona tiene una serie de características que conviene tener en cuenta. Es especialmente significativa la situación de aquellos establecimientos que no abren hasta mediodía y que no cuentan con personal en horario de mañana para la recepción de mercancía. Esta situación debe ser tenida en cuenta para la regulación de los tramos horarios que se recojan en la ordenanza para el reparto de mercancías
- Una de las cuestiones comentadas durante la reunión y que suscita un gran interés es que esta actividad cuenta con la categoría de Servicio Público (contando con propio distintivo con este fin "SP"). Esta situación puede ser contemplada como excepción al propio sistema debido a las propias características del servicio, lo cual podrá ser recogida en la propia ordenanza reguladora. Existen en este sentido, varias entidades de reparto que operan con este mismo sistema y que conviene tener en cuenta a la hora de la regulación. En este sentido, será importante tomar en consideración este escenario específico, estudiar la normativa asociada y adaptar las regulaciones que se establezcan en la ordenanza teniendo en cuenta este tipo de características.
- Se señala también la necesidad de tener en cuenta la concentración de vehículos que se pueda producir en las zonas aledañas al propio entorno de la ZBE y que se podrá traducir en una mayor densidad de tráfico y de ocupación, por ejemplo, de los puntos de carga y descarga de mercancías lo cual puede ser un hándicap para la propia labor que realizan desde la Cooperativa.



## **5) SESIÓN INFORMATIVA Y DELIBERATIVA CON COMERCIANTES DE ZONA CENTRO**

Esta sesión se desarrolla en las instalaciones del Casino durante la noche del día 5 de diciembre. Acuden a la misma una veintena de representantes de comercios ubicados en la zona para conocer los elementos vinculados al Proyecto de implementación de la Zona de Bajas Emisiones. En esta sesión también está presente la Concejala de Movilidad, Evelyn Alonso que realiza la presentación sobre el proceso puesto en marcha y la necesidad de contar con las aportaciones de los diferentes agentes ciudadanos que guardan relación con la zona.

La estructura de la sesión es la misma que se utiliza en anteriores reuniones informativas en las que se ofrece información genérica sobre el proyecto (cuestiones normativas, delimitación, sistema de funcionamiento...) y sobre las excepciones que se van incorporando a la hora de acceder a la ZBE.

Una vez que se han explicado los elementos básicos, se comienza un debate con las personas participantes que se centra en varios aspectos básicos:

- Por un lado, alguna de las personas asistentes muestra su desacuerdo con la ubicación de la zona elegida o plantea la ampliación hacia otras comerciales de la ciudad, entendiendo que este sistema representa un perjuicio para los establecimientos ubicados en la zona.
- De manera paralela, también se traslada la preocupación por las dificultades de acceso que se están dando a la zona por cuestiones como la escasez de aparcamiento, densidad de tráfico, lo que provoca que una parte de la clientela desista de acudir a estas zonas comerciales en detrimento de otros lugares como los centros comerciales.
- Otro factor clave trasladado durante la reunión tiene que ver con la inexistencia de aparcamientos en el entorno cercano a la ZBE, lo que dificulta que puedan darse situaciones como las que se plantean de favorecer el acceso a pie. Por lo tanto, el impulso de aparcamientos disuasorios debe ser una medida que se asocie directamente a la implementación de este proyecto junto a otras destinadas a favorecer la rotación de plazas de aparcamiento.
- Igualmente, el limitado número de aparcamientos en la propia ZBE puede suponer un problema de efecto llamada para acceder a plazas de aparcamientos que no se encuentren disponibles. Para ello, será importante contar con elementos informativos que permitan conocer de antemano la disponibilidad de plazas libres (por ejemplo a través de pantallas informativas en los puntos de acceso o de alguna APP que permita conocer esta información en tiempo real).



## CONCLUSIONES

El desarrollo del proceso previsto para el trabajo con agentes clave en el entorno de la Zona de Bajas Emisiones que se ha previsto para el municipio de Santa Cruz de Tenerife se ha podido llevar a cabo con cierta normalidad en base a la planificación inicial. En este sentido destacan algunas cuestiones de interés:

- La puesta en marcha de los trabajos ha tenido una función fundamentalmente informativa, donde muchas personas apenas conocían las características de las ZBE y cómo se regulan. Por lo tanto, una parte importante de los esfuerzos se han centrado en dar a conocer estos aspectos básicos. Como aspecto a considerar en este sentido, la aceptación con respecto a la implementación de la ZBE ha ido aumentando en términos generales a medida que se tenía conocimiento del funcionamiento previsto para la misma.
- En este sentido, será interesante para este tipo de acciones que en un futuro se pueda contar con un proceso exclusivamente informativo con una estrategia de comunicación orientada a dar a conocer estas características definitorias de las ZBE.
- Muchas preguntas que se plantean se orientan a aspectos relativos a la participación previa que se realizó de cara a definir cuestiones como los límites de la ZBE emisiones, planteándose la necesidad de que el proceso participativo se podría haber impulsado desde un inicio para definir cuestiones de mayor calado como los límites o la ubicación de la propia ZBE.
- Se perciben una serie de ideas preconcebidas acerca de los que puede suponer la implementación de una ZBE con expresiones tales como “no se va poder circular en coche por el centro de Santa Cruz” “para entrar a Santa Cruz sólo se puede hacer con un coche eléctrico” o “van a quitar todos los aparcamientos”. En general, las personas con resistencias iniciales y este tipo de afirmaciones categóricas cambian rápidamente de opinión al conocer el sistema previsto y las excepciones contempladas, por lo que se entiende que es necesario redoblar los esfuerzos para dar a conocer la realidad. Una vez que se conocen las respuestas a las preguntas más frecuentes y los beneficios que suponen la implementación de una ZBE, las impresiones de la ciudadanía cambian rápidamente.

- Las entidades ciudadanas presentan un mayor número de matices en cuanto a su posicionamiento con respecto a este tipo de medidas. Hemos encontrado entidades con resistencias iniciales que, una vez conocidas las características del sistema, se posicionan favorablemente. Se han visto entidades que ven claramente los beneficios de contar con una ZBE. Algunas entidades o personas, no apoyan este tipo de medidas y las ven como soluciones que afectan a la libertad ciudadana (por ejemplo, con la instalación de cámaras para la lectura de matrículas). Y, por último, hemos visto otras entidades que ven estas medidas como insuficientes y apuestan por sistemas más restrictivos y un cambio mucho más profundo en cuanto a la gestión de la ciudad. En cualquier caso, el apoyo a las medidas propuestas es genérico y se ve incrementado a medida que la ciudadanía conoce los propios beneficios de su implementación. Igualmente, a medida que se va conociendo el propio proyecto, también se incrementan las voces discordantes que no están de acuerdo con las medidas. Una vez más, la labor de comunicación y difusión acerca de lo que implica la implementación de las ZBE y los beneficios que aporta es fundamental.
- Otra de las cuestiones a tener en cuenta tiene relación con las acciones que se puedan poner en marcha de manera paralela a la implementación del proyecto de ZBE. Algunas de estas iniciativas pueden guardar relación con el acceso seguro a centros escolares, con el fomento del uso del transporte público, con las iniciativas comerciales y su relación con el uso de aparcamientos en la zona o con la recuperación del espacio público y comercial de cercanía. La cuestión relativa al reparto de mercancías y la labor comercial también presenta una gran cantidad de matices que conviene tener en cuenta. Desde la existencia de vehículos de reparto categorizados como Servicio Público hasta los horarios muy variables de los establecimientos de restauración, existen cuestiones que deben ser ajustadas para no generar perjuicios en este sector.
- Se considera interesante poder articular un mecanismo de participación a través de otras vías para poder recoger aportaciones por parte de aquellas personas o entidades que no pudieron tomar parte en las mesas sectoriales de tal modo que se pueda contar con un espacio en el que poder recoger otros planteamientos no surgidos hasta ahora. Un ejemplo puede ser a través de la plataforma de Participación Ciudadana del propio Ayuntamiento.

- Más allá del debate de qué vehículos pueden o no pueden acceder a la ZBE, se aprecian un conjunto de especificidades que muestran la diversidad de variables a tener en cuenta. Un factor clave en este sentido puede ser el de establecer franjas horarias para algunos vehículos que entran en el conjunto de excepciones que se han ido contemplando. Un ejemplo de ello es el relativo al acceso de centros escolares para la entrada y salida de alumnado de corta edad que requeriría de un acceso de ciertos vehículos, aunque en un horario concreto. Esta flexibilidad del sistema permitirá tener en cuenta estas singularidades y adaptar su funcionamiento.
- Otro factor a considerar es la regulación del tiempo (más allá de los horarios) de estancia de determinados vehículos o servicios en la ZBE para evitar la ocupación excesiva del espacio o adaptarse a las necesidades de factores como los horarios comerciales.
- Por último, es fundamental el impulso de medidas complementarias que ayuden a mitigar los posibles efectos que la implementación de la ZBE pueda tener en el contexto de intervención. Elementos como los aparcamientos disuasorios, los sistemas de información en tiempo real, las campañas comerciales o las acciones relacionadas con el impulso de otros sistemas de movilidad sostenibles, serán fundamentales para garantizar el éxito de la medida.



## **CONSIDERACIONES PARA TENER EN CUENTA DE CARA A LA ELABORACIÓN DE LA ORDENANZA**

De cara a la redacción de la ordenanza reguladora de acceso a la ZBE se cuenta con una serie de cuestiones en las que parece que existe cierto consenso.

- 1) La lista de excepciones definida inicialmente es aceptada mayoritariamente por los diferentes agentes ciudadanos por lo que se podrán incluir sin mayor debate.
- 2) En cuanto a las excepciones no contempladas inicialmente, las que cuentan con un mayor apoyo son las relativas a los taxis y vehículos VTC y los accesos a los centros escolares. En este sentido, debe definirse el sistema de identificación (donde podrá tenerse en cuenta por ejemplo, el color azul de la matrícula trasera de este tipo de vehículos) o bien tener un procedimiento de alta en sistema como para otros vehículos. En este caso, deberá tenerse en cuenta cómo regular aquellos vehículos de este tipo que accedan con carácter puntual (por ejemplo, un taxi de otro municipio que traslada clientela hacia esta zona).
- 3) Con respecto a este último tema, el acceso a escuelas infantiles estará permitido en el horario de apertura de las mismas. Considerando las características de servicios de este tipo de centros, se puede plantear un horario entre las 8.00 y las 17.00 horas. El sistema de acreditación puede ser la matrícula en el propio centro infantil o un certificado emitido por el mismo. Deberá igualmente tenerse en cuenta aspectos relacionados con la conciliación, pudiendo ser más de una persona la que se encargue de llevar o recoger al usuario del centro infantil.
- 4) En el caso de los Centros de Educación Infantil y Primaria ubicados en la ZBE, aquellos vehículos de personas adultas que realicen la entrega o recogida de alumnado de estos centros hasta 6º curso de Educación Primaria (12 años). Los horarios para acceder a la ZBE en estos casos será entre las 7.30 y las 9.00 horas debiendo salir de la misma antes de las 9.30 horas. La recogida podrá hacerse entre las 13.00 y las 14.30, debiendo salir del entorno de la ZBE antes de las 15.00 horas. Se podrá modificar este horario según las actividades que se puedan llevar a cabo en horario no lectivo en el propio centro escolar (comedor, actividades extraescolares, acogida temprana...). La manera de acreditar esta condición será a

través de un documento emitido por el propio centro escolar o matrícula académica en el que se recojan datos básicos del alumno/a.<sup>3</sup>

- 5) En cuanto las actividades no formales, la única que se plantea como susceptible de contar con excepciones es el acceso a ludotecas o centros infantiles de ocio en horario no lectivo para usuarios menores de 11 años, por lo que podrá contemplarse esta situación para permitir accesos en horarios concretos.
- 6) Para las personas que cuentan con dos vehículos de diferentes tipologías (por ejemplo, una moto y un coche) se podrá crear una excepción en este sentido ya que se identifican varios casos de personas que residen y trabajan en la ZBE y que se trasladan habitualmente en moto, usando el coche en situaciones concretas. Esto también incide especialmente en el caso de quienes trabajan en este entorno y que puedan contar con diferentes vehículos (coche de empresa, coche particular...).
- 7) Para aquellos accesos que se producen de manera puntual para la realización de trabajos, obras, entrega de mercancías, o prestación de servicios específicos... Se recomienda contar con un sistema ágil basado en que una persona que ya esté dada de alta en el sistema pueda aportar los datos sobre el acceso de uno de estos servicios a modo de invitación. Para ello, podrá aportar la información básica sobre dicho acceso (matrícula, tipo de vehículo, motivo del acceso, fecha/s prevista...) de tal modo que se pueda autorizar en el sistema de un modo sencillo.
- 8) En cuanto a la restricción de acceso de vehículos de diferente tipología según horarios, distintivo ambiental y anualidades, el planteamiento realizado en las diferentes mesas de trabajo sectorial es más restrictivo que el que se propone inicialmente en la presentación sobre la ZBE. En principio se descarta la entrada de vehículos sin distintivo en cualquiera de las franjas horarias y fases. En cuanto a los horarios de acceso de vehículos comerciales o de reparto de mercancías, conviene contrastar el planteamiento realizado con otros instrumentos reguladores municipales (por ejemplo, la ordenanza sobre ruidos) o cualquier otra normativa urbanística relacionada con esta materia. La información queda recogida en las tablas que se recogen en la parte relativa al desarrollo de las mesas sectoriales.

---

<sup>3</sup> Es de gran importancia el tratamiento de datos de carácter personal para estos casos, de tal modo que se tengan en cuenta los aspectos legales para este tipo de procedimientos.

- 9) Las cuestiones relacionadas con el reparto de mercancías deberán considerar los matices que han ido surgiendo en las diferentes sesiones desarrolladas con este colectivo, teniendo en cuenta cuestiones tales como la diversidad de horarios existentes según establecimientos, características de los vehículos de reparto y condición de Servicio Público para algunos de los mismos. Igualmente, habrá que tener en cuenta otras cuestiones como los vehículos de comerciales que visitan la zona asiduamente o aquellos que puedan entrar varias veces durante una misma jornada.

## **COMENTARIO FINAL**

Una vez finalizado el proceso y analizadas las propuestas que han ido surgiendo se considera interesante realizar una acción de “devolución de información” a las entidades y personas participantes para dar a conocer las medidas que se han tomado en consideración y cómo podrán reflejarse en esa futura ordenanza. En principio, la mayor parte de planteamientos que se han realizado en el marco de deliberación previsto, se consideran aportaciones que cuentan con un consenso para ser recogidas en el marco de las excepciones que pueda recoger el sistema de acceso.

Más allá de contar con el informe actual y que el mismo esté a disposición de la ciudadanía para conocer los aspectos deliberativos y propuestas surgidas, se considera interesante contar con un resumen ejecutivo, y una breve campaña informativa destinada a dar a conocer los aspectos planteados durante el proceso.