

[illegible]

Más allá del mantenimiento que se configura como insuficiente, los vehículos arrastran deficiencias en elementos de seguridad básicos como rotura en anclajes de los cinturones, averías en sistemas de airbag, suspensión inestable, cableado suelto por el suelo del vehículo, o deterioro en la tapicería de los asientos y la regulación de altura/inclinación que hacen necesario la renovación urgente del parque móvil. La antigüedad de estos vehículos se acerca a los 8 años y su kilometraje a los 200.000km lo que los convierte en una de las flotas más antiguas e inseguras de todos los Cuerpos de Policía Local de la Comunidad de Madrid, especialmente vergonzoso para un municipio que presume de unas finanzas saneadas y de calidad en los servicios que presta.

De los siete vehículos adquiridos en su momento, ya solo quedan en servicio cinco al haber sufrido los dos restantes accidentes graves que han provocado su achataamiento.

Por tanto y de cara a la elaboración de los siguientes presupuestos municipales correspondientes al 2017, solicitamos la inclusión de una partida presupuestaria destinada a la incorporación, en cualquiera de sus modalidades, de un número de vehículos patrulla suficientes para el cumplimiento de las funciones que este Cuerpo tiene encomendadas por Ley, con el compromiso de renovar el mismo en unos plazos inferiores a los que tradicionalmente estamos acostumbrados.

El año 2015 el Ayuntamiento de Majadahonda asumió la propiedad y mantenimiento de los vehículos cedidos cuatro años atrás dentro del programa de la Comunidad de Madrid BESCAM. Con independencia que durante meses circularan los vehículos sin pasar las correspondientes inspecciones técnicas (y aún más grave, careciendo de los correspondientes seguros obligatorios), su estado comienza a correr la misma suerte que los adquiridos en el año 2009 por el Ayuntamiento, apenas tienen unos meses menos que estos y superan ya los 100.000 km., hecho que hace considerar que puede llegar a darse un colapso del parque móvil y que no se pueda asignar vehículos a los agentes por averías o por el riesgo que para su integridad pueda suponer circular en ellos.

Sirva esta solicitud de advertencia expresa del mal estado de los vehículos patrulla de los que disponemos en la actualidad, de su pésimo mantenimiento y que no dudaremos en exigir las responsabilidades a que hubiera lugar en caso de que por accidente sufriera un infortunio personal alguno de los funcionarios por no reunir los vehículos las condiciones necesarias para circular.

Dicho esto, y desde el convencimiento que esta Administración es consciente de esta circunstancia, como ya hemos tratado en más de una ocasión verbalmente, a continuación, le remitimos una serie de cuestiones generales y técnicas a fin de que sean tenidas en cuenta a la hora de valorar el correspondiente contrato de adquisición o de servicios para la adquisición de nuevos vehículos patrulla.

## **CONDICIONAMIENTOS TÉCNICOS PARA VEHÍCULOS PATRULLA**

### **Utilización y tamaño**

El uso de los vehículos patrullas es mayoritariamente urbano, con lo que ello conlleva principalmente en este municipio: baja velocidad, continuo cambio de marchas, consumo elevado y paso por numerosos badenes.

Con estas características de uso creemos que un **coche compacto** similar a los actuales Seat Altea es adecuado en cuanto a tamaño, ni demasiado pequeño para que los agentes se encuentren incómodos en su interior ni demasiado grande que se vuelva torpe de maniobrar en algunas zonas del municipio. Además para evitar golpes y averías en la zona del motor, especialmente debido a los badenes, es aconsejable que los voladizos del vehículo, especialmente el delantero, sean lo más cortos posibles, como suele suceder en este tipo de vehículos compactos (Ford Focus, VW Golf, Renault Megane,...) y no así en otros vehículos de mayor tamaño (como los anteriores Peugeot 407 que debido principalmente a su gran voladizo delantero y al mayor peso sobre ese eje golpeaban frecuentemente al rebasar algunos badenes, sin obviar el derroche que supuso vehículos por importe superior a 30.000 euros por unidad). Dentro de este tamaño compacto, sería aconsejable que tuviese la mayor altura al suelo disponible, precisamente para evitar esos posibles daños al circular sobre badenes, que muchas veces hay que rebasarlos a elevada velocidad en intervenciones de urgencia.

En cuanto a este tamaño compacto, la mayoría de las marcas poseen un modelo que se ajusta a estas necesidades: VW Golf, Ford Focus, Renault Megane, Seat León, Citroen C4, Toyota Auris (versión diesel o híbrida), Nissan Leaf (eléctrico),..., en los que la versión diesel ronda los 18.000-24.000 € en función de marca, modelo y equipamiento. Son vehículos muy polivalentes, fáciles de conducir en casco urbano y que permiten desplazamientos ágiles en condiciones de urgencia con una elevada estabilidad y seguridad.

### **Ejemplos de vehículos compactos**



Seat León



VW Golf



Renault Megane



Ford Focus



Citroen C4



Toyota Auris (diesel/híbrido)

Por otro lado, existen ciertas versiones elevadas basadas en estas plataformas compactas (denominadas comercialmente como SUV –Sport UtilityVehicle-) que podrían ser útiles para desplazamientos fuera de asfalto o para circular sobre los badenes con menos peligro de golpear la mecánica: VW Tiguan, Ford Kuga, SeatAteca, Renault Kadjar, Nissan Qashqai, Toyota RAV4 o el nuevo Toyota CHR (híbrido), aunque suelen tener un precio ligeramente más elevado que los compactos de los que derivan. En la mayoría de estos modelos, también existe la posibilidad de equipar como opción la tracción 4x4 adecuada para desplazamientos por caminos o fuera del asfalto.

Sería conveniente que se adquirieran algunas unidades con estas características (4x4) precisamente para su uso fuera de asfalto y para patrullas en general ya que algunas actuaciones son necesarias realizar fuera del casco urbano (vigilancia de fincas y caminos rurales, incendios, accidentes,...) y que al menos algún patrulla del turno dispusiese de este tipo de vehículo que permitiese acceder a esas zonas que con un patrulla estándar sería más complicado.

#### Ejemplos de vehículos SUV



SeatAteca



Toyota CHR (híbrido)



Renault Kadjar



Ford Kuga



Nissan Qashqai



Toyota RAV4

#### Equipamiento

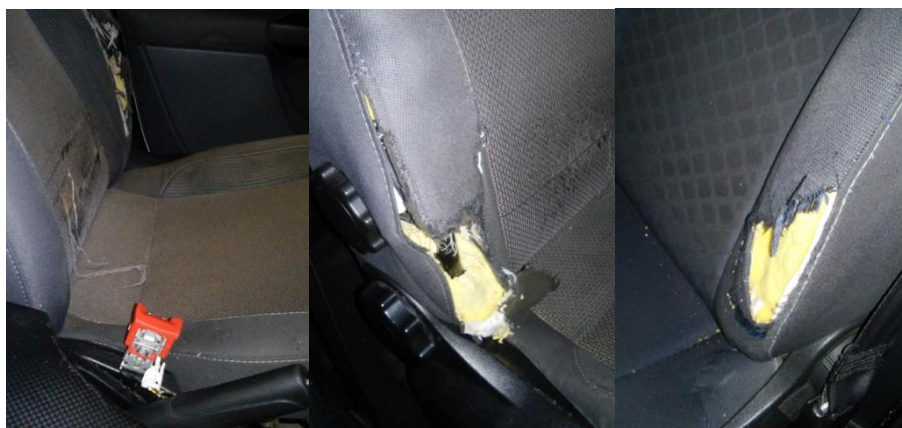
Dentro del equipamiento que entendemos necesario deberían tener los vehículos patrullas a adquirir consideramos los siguientes elementos, tanto de cara a la seguridad como al confort y comodidad de uso de los agentes, que al final son los que utilizan dichos vehículos durante la mayor parte de su jornada laboral:

- **Sensor de aparcamiento trasero / cámara trasera:** Debería ser obligatorio en los vehículos con mampara y necesario, casi imprescindible, en el resto, de cara a evitar posibles accidentes y pequeños golpes sobre todo en casco urbano y especialmente

para evitar incidentes con niños que, debido a su baja estatura muchas veces no se aprecian por la ventana posterior al utilizar la marcha atrás.

El uso de distintos vehículos durante el día (desde el particular de cada agente a los distintos modelos de vehículos patrulla) dificulta la realización de maniobras sencillas de estacionamiento y marcha atrás que con estos simples (y usualmente económicos) elementos hacen que sean más sencillas y seguras este tipo de maniobras.

- **Cambio automático:** con un uso mayoritario en ciudad, creemos que este elemento es básico de cara al confort y comodidad de los agentes que realizan servicios de 8 horas diarias en vehículos, que con cambio manual, finalmente lo que se producen son continuos cambios de marcha con el consiguiente desgaste de dichos elementos mecánicos y el cansancio e incomodidad para los conductores.
- **Cristales traseros tintados:** Para garantizar la intimidad y seguridad en caso de traslado de menores o en procedimientos de identificación de sospechosos en la vía pública.
- **Asientos adaptados:** Los asientos de serie de los vehículos suele tener respaldos envolventes que son muy incómodos para el uso habitual con el cinturón reglamentario al portar el arma y el transmisor, produciendo continuos roces y presión y molestias en la zona lumbar de los agentes. En otros cuerpos de seguridad se realizan rebajes en los respaldos y se colocan refuerzos en esas zonas para evitar esa incomodidad que produce dolores lumbares y proteger dichas zonas de los asientos. Sólo hay que ver como la mayoría de los patrullas actuales tienen los respaldos totalmente destrozados debido al roce continuo con el arma o el resto de elementos del cinturón.



### **Motorización**

Siendo vehículos para uso eminentemente urbano no es necesario que posean una gran potencia, aunque se deba garantizar unos mínimos adecuados para los servicios de urgencia, por ello consideramos como potencia mínima para unos vehículos que superarán la tonelada y media de peso equipados y con dos agentes en su interior, los 100 CV, siendo recomendable que la potencia oscilase entre los 120-150 CV.



En cuanto a la motorización y de cara sobre todo al consumo, a su amortización, a la reducción de costes y al impacto ambiental que puedan producir, lo ideal sería un vehículo con el menor consumo posible en ciclo urbano. Teniendo en cuenta esto, habría que descartar los vehículos de gasolina y optar por motorizaciones **diesel** como las que se han utilizado hasta el momento. Aunque actualmente, existen otras alternativas como son los **vehículos híbridos** o los **eléctricos** que consumen notoriamente menos que un vehículo diesel equivalente en ciclo urbano, son mucho menos contaminantes (emiten menos partículas y óxidos de nitrógeno – compuestos cancerígenos-) y tienen menos problemas mecánicos que los motores diesel actuales con los filtros de partículas y válvulas EGR cuando se les da principalmente este uso urbano, si bien el mantenimiento de las baterías supone un extra a tener en cuenta.

Referente a estos vehículos híbridos o eléctricos, tenemos algunos modelos que ya se están implantando en otros cuerpos policiales con aparente buen resultado:

- **Toyota Auris Híbrido:** Similar precio a la versión equivalente diesel (20.000€ aprox), 136 CV (99CV motor gasolina + 37 CV motor eléctrico), no es enchufable (las baterías se recargan durante la marcha al frenar o decelerar), consumo urbano homologado de 3,4 l/100km. Utilizado en varias policías locales. Recientemente Toyota ha sacado al mercado el **Toyota CHR** únicamente en versión híbrida (alrededor de 24.000€), con características similares al Auris en cuanto a motorización pero en formato SUV.
- **Nissan Leaf:** Vehículo eléctrico 100%. Es necesario enchufarlo para recargar las baterías. Precio más elevado (30.000€ aprox), aunque se pueden conseguir con batería en renting por 6.000€ menos. No consumen ni emiten ningún tipo de contaminante durante su funcionamiento. El coste por kilómetro es equivalente aproximadamente a 1L/100Km de gasóleo. Tiene el inconveniente que necesita algunas horas para su recarga completa (entre 3 y 8 horas en función de la capacidad de carga de la instalación) y la autonomía es de unos 200 km. Podría ser recomendable para algún vehículo que no se utilice de manera continuada durante varios turnos (p.ej: vehículo unidad de Tráfico).
- **VW e-Golf:** Mismas características que Nissan Leaf. Idéntico exteriormente a la versión diesel equivalente (VW Golf).

Otra ventaja adicional de este tipo de vehículos, tanto de los híbridos como de los eléctricos, es que ya incluyen de serie en su equipamiento, debido a su funcionamiento, el cambio automático, lo que como hemos indicado anteriormente es un plus de comodidad y confort de cara a las horas de trabajo continuo en casco urbano con dichos vehículos.

#### Ejemplos de vehículos híbridos y eléctricos



Toyota Auris(híbrido)



VW e-Golf (100% eléctrico)



Nissan Leaf (100% eléctrico)

### Ejemplos de vehículos híbridos de uso policial en la Comunidad de Madrid



Toyota Auris híbrido (Torrelodones)



Toyota Auris híbrido (Pinto)

### **Adquisición y mantenimiento**

No entra en las competencias de esta sección sindical el proponer la forma de compra de los vehículos policiales, pero sí las recomendaciones de cara a que se realice un mantenimiento adecuado de estas patrullas, y eso también depende del tipo de compra que se realice.

En el caso de los vehículos adquiridos en **renting**, el coste mensual incluye tanto las averías como el mantenimiento y revisiones de los vehículos, por lo que puede ser un modo adecuado de garantizar unos vehículos patrullas con un estado correcto de funcionamiento durante bastantes años.

En el caso de optar por la compra de los vehículos por parte del Ayuntamiento, como se ha venido realizando las últimas ocasiones, sí que hemos de solicitar que se realice un mantenimiento adecuado de dichos vehículos, a todos los niveles y no únicamente el mantenimiento básico, ya que actualmente nos encontramos patrullas con la suspensión destrozada, que no saben lo que es un cambio de amortiguadores o muelles, con problemas de dirección, iluminación,... por lo que solicitamos que debería ser una empresa especializada la encargada de las revisiones y mantenimiento de los patrullas y no depender de los conocimientos, apaños o necesidades de gasto de unos u otros, para tratar que los patrullas se encuentren en las mejores condiciones posibles durante toda su vida útil, especialmente en lo que a seguridad corresponde.

### **Número de vehículos**

De acuerdo con las previsiones normales de servicio, la Policía Local de Majadahonda dispone de entre seis y ocho vehículos patrulla en los turnos de mañana y tarde, y cuatro durante la noche, lo que hace que muchos de ellos tengan un uso prácticamente continuo durante las 24 horas del día.

Además, se encuentran los siguientes servicios:

Medio Ambiente: Disponen de un vehículo Dacia Duster (M-08) adquirido hace poco más de un año. Teniendo en cuenta que hay dos funcionarios de mañana y dos de tarde en esta unidad, parece que su dotación actual puede ser suficiente.

Atestados: Disponen del siguiente parque:

- M-09: Furgoneta Renault Traffic con más de 12 años. Se propone la sustitución de la misma con las características y equipamiento necesario para este departamento.
- M-10: Turismo Seat Altea con cerca de 8 años y alrededor de 100.000 km.

Prevención de la Seguridad: La Jefatura dispone de 3 vehículos sin rotulación ni distintivos. Desconocemos el estado de esos vehículos, aunque los Seat Altea se adquirieron a la vez que el resto de patrullas, por lo que tienen unos 8 años, aunque con menos kilómetros que los patrullas al no tener un uso tan continuado.

De acuerdo con las previsiones normales de servicio, se precisaría un parque móvil que pudiera atender las necesidades diarias tanto ordinarias como de especialidades, que atienda la posibilidad de averías o accidentes que inutilizaran de forma temporal algún vehículo, que sean suficientes para el reemplazo de los actuales vehículos de servicio municipal (Seat Altea) y de las previsibles bajas y averías que se puedan producir a corto plazo de los vehículos BESCAM más antiguos (Renault Scenic con 7 años de antigüedad), por lo que entendemos necesaria la incorporación de unos **10 vehículos patrulla rotulados** para servicio ordinario, **un furgón rotulado para la unidad de Atestados** y **un vehículo sin rotular** para la unidad de Prevención de Seguridad Ciudadana.

De los 10 vehículos rotulados, solicitamos que **3 de ellos estén provistos de mampara** que separe el habitáculo para el traslado de detenidos (actualmente hay otros 5 vehículos patrulla - Renault Scenic y Seat Altea- provenientes de la BESCAM que ya poseen mampara), y por otro lado, que **al menos 2 sean modelos todo terreno o SUV**, para servicio ordinario.

### **VEHICULOS CARDIOPROTEGIDOS**

Por parte de la mayoría de las Administraciones se está llevando a cabo la adquisición de aparatos desfibriladores y su instalación en dependencias de las mismas. El coste de instalar estos equipos en todos y cada uno de los recintos conlleva una importante inversión que tampoco garantiza su disponibilidad por cuanto su acceso está sujeto al horario del propio centro, de forma que normalmente no se podrá hacer uso de esos dispositivos en horarios de tarde, noche o festivos.

Como es sabido, la Policía Local de Majadahonda está configurada como un servicio público esencial que presta servicio las 24 horas del día. Está más que demostrada la rápida capacidad de reacción de los agentes antes emergencias locales, acudiendo siempre por delante de otros servicios públicos como Bomberos, Ambulancias e incluso otros cuerpos policiales. No podemos obviar la ausencia de servicio propio de asistencia médica que hace que, en ocasiones, la demora de esta asistencia especializada, supere los 30 minutos.

En el supuesto de que un ciudadano sufra una afección cardíaca, de no practicarse rápidamente una intervención especializada, las consecuencias pueden ser fatales. Estas consecuencias podrían mitigarse si se dotara a unidades móviles de desfibriladores, capaces de



intervenir en cualquier punto del municipio en el menor tiempo posible, cuestión para la que está solamente capacitada la Policía Local

En base a ello, se efectúa la siguiente propuesta:

- En dos de los nuevos vehículos patrulla se instalarán, de forma que garantice su conservación, sendos desfibriladores.
- La rotulación de estos vehículos será especial, de forma que se informe a la ciudadanía la posibilidad de solicitar tal servicio.
- Para garantizar que siempre haya al menos uno de estos vehículos en servicio, también se rotulará como “Vehículo de mando” o “Jefe de servicio”. De esta forma se asignará siempre este vehículo patrulla a figuras siempre presentes en el servicio de calle, Cabo y/o Jefe de Turno.

Quedamos a su disposición para cualquier duda o ampliación al respecto de este documento.

**C.P.P.M. Majadahonda**

Enero 2017