

La Ertzaintza se queda sin furgonetas: “No era capaz de ir a más de 55 kilómetros por hora”

Se suceden las incidencias en la flota de la Brigada Móvil (antidisturbios) de la Policía vasca, de más de 25 años, y el sindicato Erne cuestiona incluso que hayan pasado la ITV

— Euskadi frena los ingresos por COVID-19 aunque sigue con una alta presión tras la quinta peor semana desde la primera ola



Furgonetas antidisturbios de la Ertzaintza en el operativo de seguridad de Ermua por el aniversario del asesinato de Miguel Ángel Blanco [ELDIARIO.ES/EUSKADI](https://eldiario.es/Euskadi)

Iker Rioja Andueza

18 de julio de 2022 - 21:45h Actualizado el 19/07/2022 - 05:30h 0

[SEGUIR AL AUTOR/A](#)

Informe del lunes, 18 de julio, tras el operativo de la Ertzaintza por el acto de Vox junto a los cuarteles de Loiola de Donostia: “La 'francia' con placa de matrícula E-1601 [...] sufrió una avería en el embrague dejando la furgoneta inservible para su uso. Hubo que llevarla a empujones hasta la base”. Informe del sábado, 16 de julio, tras un evento también en Donostia: “Desde un primer momento se notó la falta de fuerza [de la furgoneta]. Al subir el puerto de Itziar [por la autopista AP-8], el vehículo no era capaz de desarrollar una velocidad superior a los 55 kilómetros por hora, incumpliendo así la velocidad mínima requerida para poder circular por una carretera de estas características. [...] Posteriormente, reventó la rueda posterior izquierda en plena marcha”. Mensaje del sábado, 9 de julio, al finalizar el BBK Live en un alto de Bilbao y de regreso al centro policial Iurreta: “Nos acaba de reventar otra rueda. Las furgonetas están hechas un cromó, con ruedas que están podridas”.

La situación de las 'francias' o furgonetas de la Brigada Móvil de la **Ertzaintza**, la unidad antidisturbios, ha vuelto a primera plana en los últimos días con una sucesión de incidencias, aunque se vienen repitiendo ya desde hace varios años. Hay goteras en el interior de los vehículos –existe una grabación de una botella de agua junto a la palanca de cambios recogiendo las filtraciones del techo durante un operativo–, las puertas correderas no se sujetan bien y los neumáticos que calzan fueron fabricados en 2009 en algunos casos. La flota de la Brigada Móvil está conformada, principalmente, por Mercedes-Benz Sprinter adquiridas en la década de 1990. La Policía vasca utiliza unas matrículas propias con la 'E gótica', pero en las fichas de los vehículos consta un equivalente en el sistema ordinario y el grueso de ellas tienen código de Álava (VI) y letras como la T (hacia 1996). Las hay hasta 400 números más antiguas que la E-1601 accidentada este lunes. La 'francia' E-1204, por ejemplo, es previa a patrullas Renault 21 o Citroën ZX expuestas en el museo de la academia de Arkaute.

El sindicato principal de la Ertzaintza, Erne, **ahora dirigido por Sergio Gómez de Segura**, ha remitido un escrito al vicelehendakari y consejero de Seguridad, Josu Erkoreka, para demandar una solución “urgente” al problema del parque móvil y, en particular, al de la Brigada Móvil. “El riesgo que sufren los ertzainas en intervenciones muchas veces complicadas es real y urgente”, incide. “Asimismo, siendo menos urgente pero importante, la imagen que los ciudadanos tienen de su Ertzaintza a la vista de todos los vídeos que corren en redes sociales sobre el estado de las furgonetas de más de 20 años daña la imagen de la propia Ertzaintza”, sostiene el secretario general de Erne. Uno de los informes internos de los últimos días hace hincapié en que, si se hubiesen producido incidentes, la capacidad de reacción había quedado muy limitada.

La Ertzaintza tiene delegadas las atribuciones para pasar la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) y lo hace en su propia base central de Erandio. “¿Cómo se pasan esas ITV?”, se pregunta Erne. “De igual manera, que el control de la ITV se haga internamente y las citadas furgonetas puedan circular tras dichas inspecciones deja absolutamente en entredicho la calidad [de ese control]. En el caso que se produjera algún problema técnico y quedara probada la falta de regla en las citadas inspecciones, nos encontraríamos con un problema de derivadas y responsabilidades insospechadas”, entiende en su escrito Gómez de Segura. La central va a insistir con una denuncia ante la Inspección de Trabajo -**como en 2019** y como han hecho otros sindicatos- y formulará preguntas al área del Gobierno vasco que controla las ITV, en este caso el Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente. No descarta acudir también a los tribunales. “No hay ni 20 furgonetas en servicio”, explican estas fuentes sobre la Brigada Móvil.

Hace años, Seguridad sacó ya a concurso la renovación de las furgonetas. Ya en 2017, la entonces consejera, Estefanía Beltrán de Heredia, prometió la incorporación de 70 unidades. Justo al final de su mandato, en agosto de 2020, este periódico reveló que **el concurso para adquirir 53 unidades había quedado desierto**, un proceso que ya se había suspendido unos meses debido al estado de alarma por la primera ola de la COVID-19. El segundo intento, de 2021, se ha visto retrasado igualmente hasta la fecha por recursos de las empresas no adjudicatarias. Y es que la mejor puntuación era de Eupraxia Car pero finalmente quedó excluida y se optó por una suministradora llamada Technology and Security Developments con un coste de 3.992.467,60 euros. En realidad, ambas ofrecen el mismo modelo, una Mercedes-Benz Sprinter del tipo 315 CDI TI. Es similar a la que emplea la UIP de la Policía Nacional, por ejemplo. Fuentes de Seguridad indican que el denominado OARC -la oficina que dirige los recursos en materia de contratos públicos en Euskadi- ya ha cerrado el expediente y dar por buena la adjudicación, por lo que confían en que se puedan ir avanzando los trámites para la llegada de las 53 nuevas furgonetas.

No es la primera vez que el Departamento de Seguridad encuentra problemas en su programa de renovación de los vehículos policiales. Fue muy polémico el concurso para la adquisición de las nuevas patrullas de Seguridad Ciudadana, por ejemplo. En 2016, las unidades adquiridas -del modelo Seat Altea XL y que incluso ya estaba rotuladas para entrar en servicio- quedaron bloqueadas por el 'dieselgate' del grupo Volkswagen, al que pertenece la marca con sede catalana. El concurso se tuvo que repetir y, finalmente, la Ertzaintza volvió a confiar en Volkswagen. En 2019 llegaron 300 nuevos Seat, esta vez modelo León y en modalidad de 'renting'. Pero, a pesar de ser nuevos y de haber costado unos 62.000 euros por unidad, un informe interno revelaba problemas para que los agentes de más altura pudieran entrar en la mitad de ellos con comodidad. Concretamente, en los que incorporaba mampara para detenidos en la parte trasera. **Se les llegó a proponer que hicieran una tabla de ejercicios de calentamiento antes de coger el coche o que pararan cada 20-30 minutos para realizar estiramientos**. Finalmente, hubo que modificar los habitáculos para evitar esos problemas.