



Diario de Sesiones del Pleno

27 de febrero de 2006

Número 14

Comisión Permanente Ordinaria de Seguridad y Servicios a la Comunidad

Sesión ordinaria, celebrada el martes, 21 de febrero de 2006

Presidencia de D. Iñigo Henríquez de Luna Losada

SUMARIO

Se abre la sesión a las diecisiete horas y treinta y cinco minutos.
Página 3

ORDEN DEL DÍA

- 1.- **Lectura y aprobación, en su caso del acta de la sesión anterior, celebrada el día 23 de enero de 2006,**
Página 3
- Intervenciones del Sr. Presidente y el Sr. Secretario.
 - Votación y aprobación del acta.

I.- Información, impulso y control

Preguntas

- 2.- **Pregunta formulada por el Grupo Municipal Socialista, en relación con los tiempos medios de respuesta de las unidades de Soporte Vital Básico (SVB) y Avanzado (SVA) del servicio SAMUR-Protección Civil.**
Página 10
- Intervenciones del Sr. Presidente, la Sra. Sánchez Carazo y el Sr. del Álamo Giménez.
- 3.- **Pregunta formulada por el Grupo Municipal Socialista, en relación con la existencia de un Programa de Salud Laboral en los servicios de SAMUR-Protección Civil, Policía Municipal y Bomberos.**
Página 12
- Intervenciones del Sr. Presidente, la Sra. Sánchez Carazo y el Sr. del Álamo Giménez.
- 4.- **Pregunta formulada por el Grupo Municipal de Izquierda Unida, en relación con las previsiones del Organismo Autónomo Madrid Salud respecto al reagrupamiento familiar.**
Página 14
- Intervenciones del Sr. Presidente, el Sr. Misiego Gascón y el Sr. Torrecilla Jiménez.

5.- Pregunta formulada por el Grupo Municipal de Izquierda Unida, en relación con la situación laboral de los Sargentos Conductores Bomberos.

Página 16

- Intervenciones del Sr. Vicepresidente y Presidente en funciones, el Sr. Misiego Gascón y el Sr. del Álamo Giménez.

Comparecencias**6.- Solicitud de comparecencia del Concejal del Área de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad, formulada por el Grupo Municipal de Izquierda Unida, en relación con el grado de implicación y medidas contempladas por la Concejalía en la denominada Estrategia Local del Aire para la Ciudad de Madrid.**

Página 3 y 17

- Intervenciones del Sr. Presidente, el Sr. Misiego Gascón, el Sr. Calvo Poch y el Sr. Conde Londoño.

II.- Ruegos

No se formulan ruegos.

Página 17

Finaliza la sesión a las diecinueve horas.

Página 17

(Se abre la sesión a las diecisiete horas y treinta y cinco minutos).

El Presidente: Buenas tardes a todos. Ruego, por favor, silencio. Vamos a dar comienzo a la Comisión Permanente del Pleno de Seguridad y Servicios a la Comunidad con la lectura del orden del día que, como acordamos en Junta de Portavoces, se va a ver alterado en el orden de las intervenciones empezando por la comparecencia y posteriormente pasando al turno de preguntas. Señor Secretario.

1.- Lectura y aprobación, en su caso, del acta de la sesión anterior, celebrada el día 23 de enero de 2006.

El Presidente: ¿Se aprueba el acta?

(Asentimiento de los portavoces en la Comisión de los Grupos Municipales).

El Secretario General: Se aprueba.

(Se acuerda por unanimidad, aprobar el acta de la sesión anterior celebrada el día 23 de enero de 2006, sin observación ni rectificación alguna).

6.- Solicitud de comparecencia del Concejal del Área de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad, formulada por el Grupo Municipal de Izquierda Unida, en relación con el grado de implicación y medidas contempladas por la Concejalía en la denominada Estrategia Local del Aire para la Ciudad de Madrid.

(El tratamiento de este punto se adelanta al de los puntos n.º 2 y siguientes del Orden del Día).

El Presidente: Tiene la palabra el señor Misiego.

El Concejal del Grupo Municipal de Izquierda Unida, **don Julio Misiego Gascón:** Gracias, señor presidente. Buenas tardes a todos y a todas. Señor concejal, recientemente se ha presentado por parte del Área de Medio Ambiente y el alcalde de la ciudad el Plan de estrategia local para la mejor calidad del aire, y este plan que se ha presentado, la nueva estrategia local del aire, aunque presentada con una actuación prioritaria —está presentada así, como una actuación prioritaria— a desarrollar por dicha Concejalía de Medio Ambiente, desde mi punto de vista, señor concejal, reserva un carácter de actor secundario —no por ello menos importante— a la Concejalía de Seguridad y Movilidad, cuando debería ser todo lo contrario, yo opino, señor concejal, que debería de ser todo lo contrario.

En la presentación por parte del alcalde de la nueva estrategia, se hacía una mención a la implantación de una nueva cultura de la movilidad, línea de actuación número 1 de las nueve presentadas. Y recordó que el tráfico rodado es el que contribuye a aumentar de forma notable los parámetros contaminantes de nuestra ciudad. Yo no le quito razón, pero al mismo tiempo le digo que

esta situación de emergencia, de grave contaminación atmosférica, pues viene dada por una serie de circunstancias, fundamentalmente, como sabe usted y hemos discutido reiteradamente en la comisión, por el tema de las obras de la ciudad, obras muy importantes, fundamentalmente la obra de la M-30, los atascos permanentes como consecuencia de las mismas a las entradas de Madrid, etcétera, la cantidad de vehículos que entran en Madrid fundamentalmente todos los días. Bien, pues yo creo que ante esta situación, la Concejalía de Movilidad debería tener un papel importante. No sé si este plan ha sido acordado, consensuado, discutido detenidamente con usted o en todo caso a usted le han pillado un poco como un papel subsidiario en este sentido. Quizá el marco en el que se ha presentado el plan, el marco, la coyuntura, era una coyuntura medio-ambientalmente muy negativa, y el alcalde pues como consecuencia de esa coyuntura tan dramática, pues se ha visto obligado a presentar este plan; coyuntura que también ha sido agravada por las inclemencias, no las inclemencias, sino por las bondades climatológicas: falta de lluvia, etcétera.

Bien, decirle que también se habla en esta cuestión de controlar con medidas fuertemente la declaración de impacto ambiental de la ampliación de Barajas. A mí me gustaría que se utilizase este mismo criterio y que se hiciese extensivo con otros elementos, no solamente la ampliación de Barajas, sino otros fenómenos que atraviesan nuestra ciudad, por ejemplo la M-30 que habría que tener una especial dedicación sobre ese tema. Y yo creo que el alcalde y la Concejalía de Medio Ambiente, llevados por la coyuntura, yo no sé si se han precipitado, pero en todo caso ha estado atravesada la presentación de este plan por esas circunstancias muy negativas medioambientales.

Las medidas anunciadas, nosotros observamos que tienen mucho de improvisación; no están exentas de algunas ocurrencias poco estudiadas. Hay medidas tan peregrinas como la creación del abono taxi, para la cual no se ha contado ni siquiera con el sector del taxi —que debería ser algo elemental haber contado con ellos—. Para sí quisiera el sector del taxi que se hubiesen solucionado todos los problemas que tenemos en el sector del taxi, para ahora añadir otro problema más como es el abono taxi, que en todo caso no se ha contado con ellos. Lo más novedoso es el control de la velocidad por GPS, y algunas cosas más que podríamos entrar a discutir más adelante.

Yo le debo recordar a usted, señor concejal, que se ha creado una Fundación para la Movilidad, recientemente —bueno recientemente no, ya hace algún tiempo—, hemos tenido una primera reunión de constitución pero no hemos vuelto a reunirnos. Yo creo que esa Fundación tenía el objeto de discutir de las medidas de la movilidad en Madrid. Pero también se habla de una ampliación y modificación del SER. Hombre, yo creo que habría que sacar las experiencias de lo hecho hasta ahora,

ver cómo está funcionando y reflexionar sobre nuevas ampliaciones.

También se apela a una normativa europea para anunciar la prohibición de circular vehículos fabricados con anterioridad a 1993. Son cosas que nos tendrán que explicar cómo lo quieren ustedes hacer. Porque si un coche está fabricado en el 93 o en el 92 y cumple con la normativa de contaminación, no sé si se le puede prohibir a ese coche que circule por Madrid, digo yo. Se apela a una normativa europea, pero yo creo que a lo que hay que apelar es a que se cumpla con la normativa relativa a las emisiones contaminantes que hay en esta ciudad y en la Comunidad, y en todo caso en el ámbito nacional.

Se pretende poner en práctica unas medidas que en lugar de tener un carácter plenamente universal —yo creo que a eso es a lo que nos tenía que conducir, medidas con carácter plenamente universal— sin embargo se somete al ciudadano, si no se evita, con algunas medidas anunciadas, a discriminación múltiple en muchas de las facetas de las medidas que se plantean.

El Presidente: Señor Misiego, su tiempo de cinco minutos ha concluido. Si quiere le descuento del tiempo venidero.

El Concejal del Grupo Municipal de Izquierda Unida, **don Julio Misiego Gascón:** En un minuto termino de hacer la primera exposición, señor presidente. Sin embargo hay otras cosas que a nosotros nos parecen positivas, como es por ejemplo el tema del coche compartido, o el establecimiento de puntos de suministro de combustibles no contaminantes, aunque vamos muy atrasados con el tema. Son cosas que de alguna manera se plantean que son positivas, pero en todo caso, lo que echamos de menos es debatir esto en el ámbito del área de referencia, el Área de Seguridad y Movilidad. Debatirlo al menos para poder afinar, aportar, colaborar sobre algunas de las medidas que se están planteando y que requerirían la intervención, y lo digo con toda sinceridad y con toda conformidad, que la participación de esta concejala tendría que estar atravesada a la hora de plantear todas estas proposiciones. Porque el plan está atravesado por múltiples medidas que afectan a esta, y no veo yo que nuestra —y digo nuestra porque yo estoy presente en este Área de Movilidad y Seguridad—, que hayamos tenido, estemos teniendo, o vayamos a tener, y en todo caso me gustaría conocer la opinión del concejal, si es todo lo contrario o va a ser diferente, un papel más activo en la discusión y en la elaboración de estas medidas, que por otra parte son medidas que se van a tomar a partir del 2008, según se dice.

En todo caso ya estamos situándonos en una próxima legislatura, que en todo caso siempre nos plantea una cierta incertidumbre, en relación con el gobierno que vaya a haber en la ciudad a la hora de poner en marcha esta medida. Pero tengo que reconocer que algunas de estas medidas, o en todo caso una parte importante de ellas, quizá las tendría que tomar cualquier tipo de gobierno, sea

de un color o de otro, es decir, que estaríamos en el proceso de discutir aquellas medidas que realmente van a beneficiar a esta ciudad en materia de movilidad y de contaminación. Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted. Señor concejal de Seguridad.

El titular del Área de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad y Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Pedro Calvo Poch:** Gracias.

Señor Misiego, ¿usted se cree que el alcalde y la concejala del Área de Medio Ambiente se presentan un día ante los medios de comunicación para presentar un plan de calidad del aire en el que no estén coordinadas todas las áreas de gobierno, en el que ya no solamente el Área de Movilidad sino el Área de Hacienda —que también tiene mucho que decir—, el Área de Urbanismo —que tiene mucho que decir— no han participado en la elaboración del plan? Llevamos muchos meses participando en la elaboración del plan y me considero tan coautor del plan como la propia concejala de Medio Ambiente, pero que es, efectivamente, ese área de gobierno quien la tiene que hacer público a todos los ciudadanos a través de los medios de comunicación. Evidentemente, en esa rueda de prensa podía haber estado yo y otros muchos concejales porque, efectivamente, no solamente afectan al Área de Movilidad y no afectan al Área de Movilidad, son las aportaciones que el Área de Movilidad ha hecho al Plan de calidad del aire del Ayuntamiento de Madrid. No se las han inventado de la noche a la mañana, entre otras cosas porque si usted se lo ha leído con calma —que estoy convencido de que sí— verá cómo la mayoría de las cuestiones que plantean son cuestiones en las que ya estamos trabajando. A lo mejor no estamos trabajando en lo del abono taxi o no estamos trabajando en el coche compartido, porque el plan también contiene ideas, además de actuaciones concretas desde ya o desde el 2008. El SER, por ejemplo, que tiene también unos objetivos de ayudar a conseguir en materia de contaminación atmosférica, evidentemente ya está en marcha y no desde ahora, sino incluso desde hace cuatro años. Y ahora lo que se lleva a cabo es una duplicación, precisamente de lo que existía hasta ahora, que tiene evidentemente unos objetivos de movilidad, pero que en paralelo también obtiene unos objetivos o una aportación a la mejora de la calidad del aire de nuestra ciudad.

Por lo tanto, el papel importante de este área de gobierno, yo quiero más bien creer que el no verlo es más fruto del desconocimiento que usted tiene sobre cómo se ha elaborado el plan, más que sobre que de verdad yo no haya podido participar en la elaboración del plan, cuando le digo que en ese plan están plasmados todos y cada uno de los objetivos que en materia de movilidad sostenible mi área de gobierno tenía desde hace tiempo encima de la mesa. Por supuesto estamos dispuestos a asumir otras que se nos ocurran a nosotros o se les ocurran a otro área de gobierno, como por ejemplo, el que Madrid sea la ciudad de las que mejor trato

fiscal tiene, por ejemplo, a los coches híbridos, no es fruto de una iniciativa de esta concejalía, es fruto de una iniciativa de la Concejalía de Hacienda y de Medio Ambiente, pero yo estoy encantado con ella. Es decir, que no todas las que afectan a la movilidad tienen por qué surgir de la Concejalía de Movilidad, aunque le puedo asegurar que todas las que afectan al Área de Movilidad están aceptadas por el Área de Movilidad y que la gran mayoría son propuestas por nuestro propio área.

Ha hablado usted de la modificación del SER. No, no hay modificación del SER, hay especialización del SER en un futuro, que usted ya conoce y que está planteado, porque además la ordenanza así lo contempla —o ya se olvida usted de las áreas diferenciadas—. La ordenanza ya las contempla, no es una modificación del SER, es poner en marcha algo que ya está en la ordenanza de circulación. ¿Para cuándo? Pues para cuando se crea conveniente, por ahora estamos con la ampliación y usted convendrá conmigo en que ya le vale, pero que en un futuro también el SER se puede utilizar para otras muchísimas funciones, por ejemplo, fíjese usted si puede servir para cosas que hasta los parquímetros nos pueden servir para vender el billete único de EMT, sin necesidad de modificar prácticamente el hardware y el software que en estos momentos tenemos. Vender ya el de metro ya sería más complicado, porque como lleva banda magnética habría que cambiar parte del hardware y complicar más el software. Los parquímetros pueden servir para muchas cosas, luego no estamos hablando de la modificación del SER sino de la utilización del SER, que se ha demostrado como un instrumento positivo para la ordenación del tráfico y de algo más de la ciudad en un futuro.

Las medidas no son improvisadas, porque la mayor parte de las medidas ya están contempladas o ya se están poniendo en marcha. Ahora, que haya medidas que se aportan como ideas que usted considere improvisadas, pues está usted en su derecho como Oposición de utilizar ese tipo de adjetivos.

Pero en lo único que le doy la razón al 100% de lo que ha dicho es que la presentación se ha hecho en una situación verdaderamente dura desde el punto de vista atmosférico para la ciudad de Madrid y que eso precisamente no ha evitado el que el Gobierno lo haya presentado. A lo mejor en otro momento y en otra circunstancia climatológica el debate hubiera sido menor, pero yo creo que se ha hecho bien, porque precisamente, a lo mejor, gracias a esa situación en la que el conjunto de los madrileños estábamos viviendo, se ha producido una mayor sensibilización y ha penetrado mejor en los medios de comunicación, que en definitiva es la forma de hacerlo llegar en muchos casos a los ciudadanos de Madrid.

Con respecto a la antigüedad de los vehículos, yo, que sé que usted es un hombre inteligente, sé que habrá leído las noticias hasta el final o el plan y que cuando hablamos de vehículos contaminantes estamos hablando de vehículos antiguos que

evidentemente no cumplan las normas de emisión. Pero claro esto como todo, usted no se llama solamente don Julio ni yo Pedro, sino Misiego y yo Calvo, incluso hasta tenemos un segundo apellido, luego no hablamos de coches antiguos, hablamos de coches antiguos que incumplan la normativa de emisión. Hay que decir todo el nombre para poder tener filiado perfectamente en unos casos al individuo, en este caso al vehículo.

Pero bueno, yo creo que la actitud que usted ha adoptado respecto de esta iniciativa no es negativa, yo creo que es positiva y en eso se lo agradezco. Sobre si resultan más o menos ambiciosas, pues evidentemente podremos discrepar, pero la estrategia de calidad del aire en la que participamos todas las áreas relacionadas, le insisto, Urbanismo, Vivienda, Economía, Hacienda, y Movilidad, además de la propia de Medio Ambiente y por lo tanto es un plan conjunto que está coordinado y está consensuado, va a permitir una disminución importante de los distintos contaminantes y emisiones que combinados con otros factores como las emisiones naturales, el transporte, el clima, o las transformaciones secundarias que se registran en la atmósfera, perjudican la calidad del aire del municipio de Madrid.

Como ya saben, con el fin de alcanzar unos umbrales óptimos, se han identificado fuentes emisoras del municipio y de los municipios cercanos porque no somos un espacio cerrado. Por ejemplo, registramos, como usted muy bien ha reconocido, numerosas entradas y salidas de vehículos todos los días provenientes de otros municipios, no solo de la Comunidad de Madrid sino del conjunto del territorio nacional.

La identificación de estos emisores se realiza a través de los inventarios de emisiones atmosféricas, tanto del Ayuntamiento como de la Comunidad.

Tengo que decirle que además de esto sé yo algo, porque cuando fui consejero de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, también algo hice sobre la calidad del aire y, sobre todo, sobre la creación de una comisión precisamente de alerta por ozono que existe en la Comunidad de Madrid, que creo que es única en España, que es uno de los mayores problemas que suele tener, aparte del de la boina en invierno de contaminación —popularmente llamada así—, en verano tenemos las subidas de ozono provocadas fundamentalmente por el sol, por el calor y la emisión de partículas y de óxidos de nitrógeno.

Tras el establecimiento de los objetivos de emisión, de los que el Área de Medio Ambiente les dará sin duda todos los detalles —si no lo ha hecho ya— que ustedes deseen conocer, el programa lo que propone es un conjunto de medidas que permitan alcanzarlos y cuya aplicación hará posible el mantenimiento de unos niveles de emisión de los distintos contaminantes que estén por debajo de los valores límite previstos en la futura aplicación.

El paquete de medidas propuestas apuesta por nueve grandes líneas de actuación. En lo que a este área le afecta, están las medidas relacionadas con el tráfico rodado, porque tal y como se ha podido apreciar, este sector es uno de los que más contribuyen negativamente a la emisión de muchas de las partículas que inciden en la calidad del aire que respiramos. Le podría hablar de los dióxidos de azufre, que efectivamente ahí no somos el transporte o la movilidad el primer generador, son las plantas industriales o de combustión, pero en óxidos de nitrógeno, en partículas, en monóxido de carbono, en plomo, en dióxido de carbono, somos con creces el transporte por carretera, en todas sus variantes, el foco de mayor emisión de todos estos contaminantes. Y por eso hay una serie de medidas que están dentro de la estrategia, dentro del plan, que son: en primer lugar, medidas de restricción del tráfico; en segundo lugar, medidas de fomento del transporte público; en tercer lugar, medidas sobre la regulación del tráfico; en cuarto lugar, medidas sobre los vehículos, y en un campo que podríamos llamar otros, pues otras medidas de tráfico.

Pero a lo que nos compete en este área de gobierno, cabe decir, como en todas las grandes ciudades, que en los últimos años se ha experimentado un desarrollo económico y por lo tanto un incremento del parque automovilístico que lógicamente ha incidido en la calidad medioambiental de la ciudad en general y de forma negativa, no solo por la calidad del aire sino también por la contaminación acústica.

El Ayuntamiento, en concreto el área que dirijo, somos conscientes desde hace tiempo del creciente número de vehículos y el aumento de su utilización, que conlleva una excesiva degradación no solo de la calidad del aire, sino de la calidad de vida, porque usted y yo conocemos barrios donde el problema ya no es solo de la calidad del aire, que efectivamente es malo, sino también es un problema de calidad de vida, porque la presencia, la ocupación, el sonido, es calidad de vida.

Y en ese sentido, yo creo que hay un compromiso muy fuerte por parte de este Ayuntamiento en adoptar medidas encaminadas a mejorar todos estos niveles.

Hay que tener en cuenta una cosa que yo creo que es muy importante, en la que yo creo que todos nos podemos ayudar mucho, y es que los madrileños perciben la calidad atmosférica o acústica de su entorno como uno de los factores que delimitan en mayor medida su calidad de vida, pero no ven su importancia en la corrección de esas situaciones. Es decir, no somos conscientes del mismo modo del grado en el que nuestras actividades contribuyen a esta situación, especialmente cuando hablamos de las causas difusas, como por ejemplo en el tráfico. Es decir, cada ciudadano, nosotros mismos, de forma aislada podemos minimizar las consecuencias del uso que hace del automóvil, pero en su conjunto esta actividad es la principal fuente emisora de la mayoría de los contaminantes, pero en nuestra actitud o nuestra conducta individual no parece que

le demos la trascendencia que sí tiene en el conjunto, es decir, somos incapaces de ver que desde lo local se puede llegar a afectar a lo global, y es un problema yo creo también de educación y de formación que no es inmediata. Por eso estamos potenciando y desarrollando actuaciones claves para lograr la movilidad sostenible y también intentando cumplir, por supuesto, o no intentando cumplir, sino intentando aportar que España pueda ser un país no ajeno al protocolo de Kyoto, y no solamente en temas de emisión, sino también en temas de consumo. Por eso, algunas de las iniciativas que también se contemplan en el plan.

Con lo cual, si quiere volvemos a hablar de las medidas relacionadas a la racionalización del uso del vehículo privado, al fomento de la utilización del transporte público, a la creación de los intercambiadores y de las áreas intermodales. Podemos hablar de la ampliación y mejora del transporte público —pero yo sé que usted lo conoce, porque además es miembro del Consejo de Administración—, de la aportación que hace la EMT no solo con sus autobuses de gas, con los autobuses biodiesel, sino estando en todas y cada una de las iniciativas de I+D que hay en Europa sobre cualquier tipo de combustible, ya sea hidrógeno, ya sea etanol, ya sea metanol, ya sea el último sobre el que haya la posibilidad de brindar la actuación de los autobuses a una praxis sobre la utilización de nuevos combustibles; por no hablarle de la regularidad importante, como promoción del transporte público, que aportan los separadores; por no hablar de los intercambiadores de transporte que se están desarrollando en nuestra ciudad, además de las áreas intermodales, que sabe que hacemos nosotros en colaboración con el propio consorcio, como ya se hizo, por ejemplo, la de...

El Director General de Movilidad, **don Javier Conde Londoño**: La de Pavones.

El titular del Área de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad y Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Pedro Calvo Poch**: ... la de Pavones y la que se está haciendo ya en Canillejas. Podría nombrarle otras muchas más, como usted sabe, la de Jacometrezo por ejemplo, o la de Cruce de Villaverde, o la de Colonia Jardín, la de Aviación Española.

En cuanto a la ampliación de zonas de tráfico restringido, yo creo que hemos hablado aquí mucho, a lo mejor no desde el punto de vista de la calidad ambiental, pero en la que a nadie se nos escapa que tiene también, evidentemente, un efecto directo también en ello, como por ejemplo la creación de áreas de prioridad residencial en el barrio de Las Letras, en el barrio de Las Cortes, próximamente en primavera en el barrio de Embajadores, las restricciones mayores en el paso por Sol y la ampliación de los horarios. Es decir, yo creo que esas medidas se están tomando y no son novedosas, pero se contemplan en el Plan de calidad del aire porque, evidentemente, son contribuyentes también a ello.

Modificación y ampliación de las plazas de aparcamiento. Podemos hablar del SER. Creo que

en el próximo Pleno vamos a tener oportunidad de hablar del SER, del de Madrid y del de otras muchas ciudades de España, porque el SER es algo al que, afortunadamente, Madrid se incorporó tarde pero se ha incorporado con ansia, y yo creo que está dando un buen resultado ¿no? Y otras ciudades lo están haciendo a menor ritmo, pero también con unos resultados espectaculares. También hemos discutido de eso en el Pleno. Ya sabe que mi opinión respecto del SER es que los gobiernos siempre tienen la razón, con independencia del color político que los ocupen. Pensé que estaba el señor García-Hierro (*mirando a los asientos ocupados por los Concejales del Grupo Municipal Socialista*), porque una vez que nos reímos juntos fue con una interpelación de esta materia.

Cuando hablaba usted de la modificación del SER, le insisto, estamos hablando de la extensión del SER, no de la modificación a lo que son los ejes comerciales, a lo que son áreas diferenciadas, a lo que son cascos históricos, a las políticas de PAR, que como usted sabe vamos a seguir insistiendo y de estas sí que de manera detallada, por eso creo que no debemos de entrar ahora, vamos a poder discutir en el próximo Pleno del día 28 en virtud de una interpelación del Grupo Socialista.

Hemos impulsado el uso de los vehículos de dos ruedas, que no es verdad que sean más contaminantes que los coches, como he leído en algún medio de comunicación recientemente. Los aparcamientos que se están haciendo, los controles de velocidad de circulación, porque es muy importante, evidentemente un coche no emite lo mismo en determinadas velocidades que en otras y, por tanto, en determinadas vías urbanas el que se haga de verdad un control de la velocidad, es importante. Que se hayan instalado badenes, que usted sabe que hacía muchos años que parecía que en Madrid estaba prohibido, imposibilitado instalar badenes para limitar la velocidad de los vehículos, se han empezado a instalar desde hace año y medio y ya son muchos los que se han instalado.

El control de los excesos de velocidad en los túneles. La creación del Cuerpo de Agentes de Movilidad, que este año se verá algo más que duplicado, lo cual nos ayuda a mejorar el control sobre el seguimiento de las ordenanzas al respecto. Estamos mejorando todos los días la información facilitada sobre movilidad por los diferentes medios.

Y la gran novedad —que yo apoyo de una manera acertada— que se contempla, porque además la hemos hecho conjuntamente con ellos y la siento en parte mía, ya le digo, yo creo que si con alguien no ha habido discusión, ha sido con esta área de gobierno, entre otras cosas porque, cosas de la vida, mire usted, doña Paz González antes de ser consejera de justicia, antes de ser concejala del Área de Gobierno de Medio Ambiente fue viceconsejera de Medio Ambiente y el consejero lo era yo, con lo cual, le puedo decir que no solamente afinidad personal, sino complicidad en lo intelectual la tenemos absolutamente entera.

A lo que me refería es a las zonas de emisión baja, no solamente participo de su necesidad, sino que además creo que son medidas valientes que nuestra ciudad necesita y que han hecho de acuerdo con nosotros y que nosotros apoyamos y aplaudimos. No sé qué más decir de ellas.

El Presidente: Muchas gracias. El Partido Socialista ¿quiere intervenir?

(Negación).

El Presidente: Señor Misiego, su segundo turno.

El Concejales del Grupo Municipal de Izquierda Unida, **don Julio Misiego Gascón:** Muchas gracias.

Mire usted, señor concejal, lo que este grupo desearía es que se hubiese debatido esto en otro marco, con más detenimiento, más amplitud. Yo le pedí esta comparecencia porque tenía la necesidad de plantearle a usted que aquí en esta ciudad no hubo pacto por la movilidad, porque el Equipo de Gobierno no quiso. Pero no solamente no ha habido pacto por la movilidad, sino que la fundación que se ha creado para sustituir o suplir o en todo caso hacer que sea un instrumento de debate, tampoco está funcionando.

Ustedes nos traen un plan —porque usted lo ha dicho—, por las circunstancias, pero yo le debo decir que en este plan, de las nueve líneas de actuación que hay, de las nueve líneas de actuación que hay, la línea que se define como nueva cultura de la movilidad tiene treinta hojas dedicadas a la nueva cultura de la movilidad, treinta hojas.

La línea dos de actuación tiene dos hojas, la línea tres una, la línea cuatro media hoja, la línea cinco media hoja, la línea seis media hoja, la línea siete media hoja, la línea ocho una hoja y la línea nueve una hoja. La diferencia es sustancial, treinta hojas en materia de movilidad, todas relacionadas con este área y, evidentemente, yo lo que le vengo a plantear es que sería bueno, oportuno, que hiciéramos en un marco más monográfico un debate sobre estas medidas, porque en esta comparecencia, de verdad, yo no puedo ni debo —quizá sería un poco pesado— hacer exhaustivo mi debate sobre un montón de medidas que son absolutamente insuficientes y que, en todo caso, llenan de preocupación a este grupo municipal.

Por ejemplo, ustedes en la hoja, en el comunicado de prensa que hicieron para presentar esta medida, dicen: la modificación de las tarifas de aparcamiento, incentivando los vehículos poco contaminantes. ¿Esto va a cuestionar el SER? ¿Las tarifas del SER se van a rebajar? ¿Para quién se van a rebajar, para residentes, para visitantes?

El Ayuntamiento además estudiará la posibilidad de que pueda aparcar de forma gratuita en las zonas SER, gratuitamente. Esto de aparcar gratuitamente en las zonas SER ¿para quién va a ser? ¿Para los residentes, para los visitantes? ¿Esto puede dinamitar el SER o es que se está

variando el contenido, los criterios y la razón del SER?

Estas son las cosas que a mí me gusta discutir con usted. También hay una introducción de un criterio que se deja caer: las zonas de baja contaminación.

El titular del Área de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad y Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Pedro Calvo Poch**: De emisión baja.

El Concejal del Grupo Municipal de Izquierda Unida, **don Julio Misiego Gascón**: Bueno eso, lo que dice usted. Si no hay coches no habrá contaminación y la ciudad no solamente tiene un problema de contaminación, que lo tiene, sino también tiene un problema de espacio. A Madrid no puede entrar un millón de coches todos los días, y el SER es un motivo de disuasión, de no entrar, disuasorio. Bien, pues ustedes lo que vienen a plantear es que en esas zonas los vehículos que no contaminen van a poder entrar, aquí lo dice: vehículos afectados, los más contaminantes no podrán entrar, los no contaminantes sí podrán entrar. Quiere decirse que están modificando criterios sustanciales que pueden poner en peligro, por ejemplo, el sistema del SER, claro.

Luego otra cosa. Hay zonas, la zona c, zonas de emisión baja. No solamente en el centro hay zonas muy contaminadas, a mí me gustaría que fuera a algunos barrios de las radiales de entrada a Madrid, tienen una densidad de contaminación enorme. Quiere decirse que son medidas que pueden generar discriminación dentro de la ciudad, por eso yo le digo que habría que entrar a discutir todo esto con cierto detenimiento, es que hay cosas que están poco elaboradas, están poco pensadas. Eso es lo que decía yo, que requieren un mayor debate para verlo.

Ustedes van a incentivar la sustitución de los vehículos de cuatro ruedas por dos ruedas. ¿Cómo lo van a hacer? ¿Primando un prever municipal? Entonces, ¿cómo van a hacer el tema? ¿Cómo van a sustituir un vehículo de cuatro ruedas por uno de dos? ¿Cómo se concreta eso? Mire usted, este documento da pie a una discusión enorme, en cada una de sus medidas, en otras podemos estar más conformes porque estén más trabajadas, etcétera, pero hay un montón de medidas que están colgadas de falta de elaboración, de mayor discusión. Muchas de las medidas que aquí están contempladas, requerirían abrir una mesa de negociación con los fabricantes del automóvil.

Decía usted el tema de la velocidad. Pues claro, cuanto mayor velocidad más se consume, más energía, más se contamina, etcétera, Pues mire, usted sabe que ya hay limitadores de velocidad, los coches ya salen con limitador de velocidad, usted puede poner el limitador a 120, usted no se pasa y no le podrán multar en autovía, pero también se puede coger y poner un limitador de velocidad para circuitos urbanos, quiere decirse que la velocidad usted la puede poner a 60 ó 70.

Mire usted, hay cantidad de cosas que se pueden hacer y que están colgadas en alguna medida de las medidas que ustedes plantean y en otras de otras nuevas cosas, aportaciones que podemos hacer desde la Oposición, pero todo esto requiere un debate más amplio, no una comparecencia compulsiva como la que yo estoy haciendo aquí en este momento, así de claro.

Por eso, con respecto a la fundación que creó, vamos a reunirnos alguna vez para debatir alguna de estas medidas, señor concejal, porque estas cosas son buenas para cualquier tipo de Gobierno, porque esto va en dirección de hacer mejor la ciudad, hacerla más sostenible, más habitable etcétera.

Yo creo que hay cosas aquí que nos llenan de preocupación a este grupo municipal en relación con la gratuidad, la reducción de las tarifas, la subvención a no sé qué, en fin, todas esas cosas que dicen ustedes aquí que yo no me las invento y que en todo caso conducen a pensar que se está variando el criterio del SER, se está variando el criterio de la Concejalía de Movilidad en relación con las medidas que han ido poniendo hasta este momento. Bueno, pues a lo mejor hay que discutir las, por eso hay cosas que a mí me preocupaban.

¿Fiscalidad? A mí me parece bien que a los vehículos no contaminantes se les rebaje el impuesto de matriculación del vehículo de tracción en la ciudad de Madrid. A mí me parece bien, pero hombre, yo creo que como le decía yo anteriormente, si no tenemos ánimo de plantear un prever municipal —ya hay un Plan prever nacional para la sustitución de vehículos— yo no sé cómo vamos a garantizar el que un señor dice: oiga, yo quiero cambiar el coche de cuatro ruedas por uno de dos, ¿qué beneficio tengo? Pues, si no tiene beneficio, ¿cómo vamos a incentivarlo, señor concejal? ¿Con alguna ventaja fiscal? ¿Pero de qué naturaleza?

Las ITV. A mí me sugiere que nosotros deberíamos de reforzar, por ejemplo cuando dicen que los vehículos anteriores a 1993 o al 2001 no podrán entrar en las zonas... Es que se deberían de hacer inspecciones amplias y masivas para que no circule ningún vehículo ni por el centro ni por la periferia que esté en pésimas condiciones, y hay muchos, no solamente en materia de contaminación, de emisión, sino circulando con grave riesgo para los que conducen y para los peatones. Hay verdaderas chatarras circulando por Madrid. Vas conduciendo y ves un vehículo que se cae a trozos y nadie le dice: oiga, mire usted, deme usted la ITV. ¿La ha pasado? ¿En qué condiciones está el coche? Hay cientos de vehículos y no ponemos el acento.

El otro día leía que las ITV, de cada cinco vehículos uno está en malas condiciones, en Madrid el volumen del parque es enorme, y no solamente por contaminación sino por riesgos de conducción.

Debía de haber una campaña fortísima por parte de Policía Municipal y a lo mejor no se está haciendo pero para conducir por Madrid, en todos los barrios y no solamente en el centro. Hay que evitar que esos vehículos circulen si no están adaptados a la normativa de emisiones contaminantes y para eso ya sabe usted que hay catalizadores, hay filtros antipartículas y hay un montón de mecanismos que permiten no emitir de forma negativa. Esas cosas requieren una mayor atención, una mayor presencia y un mayor control por parte de los agentes de movilidad y de la Policía Municipal...

(Observaciones del Sr. Calvo Poch).

El Concejal del Grupo Municipal de Izquierda Unida, **don Julio Misiego Gascón**: De Policía Municipal o de los Agentes de Movilidad, los que sean, pero que eso se lleve a efecto, y no solamente eso sino una buena gestión de residuos del parque móvil, de residuos sólidos urbanos, que es que hay cientos de vehículos. No es de su competencia pero debería preocuparle también a Medio Ambiente, que hay cientos de vehículos abandonados en la vía pública en pésimas condiciones, y sobre eso habría que llamar la atención a la concejala en este Plan de mejora de la ciudad, no solamente del aire sino también del espacio que usted señalaba y con toda la razón, del escaso espacio muchas veces que ocupan miles de coches que merecerían estar en la chatarra y que no están por dejadez del Ayuntamiento. ¿Y quién es el que tiene las competencias? Medio Ambiente. ¿Y Medio Ambiente qué hace al respecto? Tiene una concesión con una compañía que se llama Licuas que hace una pésima gestión en esa materia y que ya le hemos reclamado a usted varias veces que habría que cambiar esa situación y no voy a repetir en qué dirección porque usted ya la sabe porque se la hemos dicho.

Aquí hay muchas cosas que hay que discutir de forma pausada, en un marco concreto, despacio, para mejorar las cosas, para colaborar si quiere usted que colaboremos o participemos en estos menesteres. No solamente criticamos, también queremos aportar cosas en estas materias que nos ocupan y nos interesan también.

Decirle que le requiero ese marco de discusión y de actuación y le requiero para que podamos discutir más ampliamente sobre muchas de estas medidas que ponen en cuestión algunas de las que ya están en marcha y, en todo caso, a nosotros nos llena de preocupación en relación con la falta de elaboración concreta y correcta de alguna de las medidas que, pudiendo estar de acuerdo con ellas, al final vemos que tienen trazos o sesgos en diferentes direcciones. Nada más.

El Presidente: Muchas gracias, señor Misiego. Señor concejal de Seguridad, para concluir.

El titular del Área de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad y Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Pedro Calvo Poch**: Si le quito parte del carácter compulsivo que

usted ha reconocido en su intervención, hago una valoración positiva de todo lo que me ha dicho.

El tema de las ITV evidentemente se vigila. El número de sanciones que se imponen por parte del Ayuntamiento a vehículos que no han cumplido con el trámite de pasar la ITV, ahora mismo no lo tengo, supongo que será importante pero evidentemente es ya una vez que se detiene al vehículo por otros motivos, a no ser que vaya echando un humo de una forma *ostentórea*, que diría el fallecido presidente del Atlético de Madrid.

Yo no he hablado de un plan prever para cambiar de las cuatro ruedas a las dos ruedas, señor Misiego, y usted lo sabe, yo de lo que he hablado es de hacer de la ciudad de Madrid una ciudad agradable para la moto, y eso es lo que estamos intentando, es decir, que haya mucha gente que se dé cuenta. Y ya se ha dado cuenta, porque el parque móvil «motovilístico» —como se diga—, en el último año 2005, respecto del 2004, ha crecido en más de 5.000 unidades, fruto de la buena decisión tomada con el carnet B respecto de las motocicletas de menos de 125 centímetros cúbicos, etcétera.

El uso de la moto, de dos ruedas, no se promueve a través de un plan prever para que la gente venda el coche y compre una moto, no se trata de eso. Se trata, por ejemplo, de restar pintura —aunque alguien diga que esto no es legal— a los pasos de cebra que están semaforizados porque son un verdadero peligro presente para estos vehículos; por ejemplo crear aparcamientos, como los que vamos a crear este año, llegando de las 733 a las cerca de 3.200 plazas de aparcamiento para motos en la vía pública; reduciendo o aumentando en lo mínimo que nos permite el Gobierno de la Nación el impuesto para este tipo de ciclomotores o de motocicletas... ¿Qué más medidas? Ahora, evidentemente, no me acuerdo de memoria de más, pero hoy precisamente hemos tenido una reunión con todas las asociaciones y...

El Director General de Movilidad, **don Javier Conde Londoño**: El carril bus.

El titular del Área de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad y Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Pedro Calvo Poch**: Ah, sí, es verdad, efectivamente, permitirle la circulación también por el carril bus, que ya se está empezando a señalar —es el carril bus-taxi-moto—. Y a eso me refería, a que al final hay ciudades agradables para el uso de este tipo de vehículos, y ciudades no agradables. Barcelona es una ciudad agradable para el uso de la moto, y no por una cuestión climatológica, sino por una cuestión, precisamente, de cuestiones como las que estamos ahora implantando en Madrid, que en Barcelona implantaron hace tiempo y ahora se enfrentan a otros problemas. Es verdad, y yo siempre le digo a mi homólogo de Barcelona que le envidio por los problemas que tiene porque, claro, tener un problema respecto del número masivo de vehículos de dos ruedas significa que se ahorra otros que nosotros, por ahora, estamos padeciendo. Me refería a lo que me estaba refiriendo.

Pero por ejemplo usted, en muchas ocasiones, me ha comentado por qué los cuatro por cuatro tienen el mismo tratamiento fiscal, incluso del SER, que los vehículos normales, y yo estoy de acuerdo con usted. Pero ¿por qué entonces lo critica cuando hablamos de tarifas distintas, cuando lo que estamos hablando, precisamente, es que una de las zonas lo que permite es limitar el acceso a, por ejemplo, los todoterrenos cuando no cumplan determinadas normas de emisión para el año 2008? Es decir, el SER es evidentemente un instrumento que de la misma manera que nos ayuda a conseguir objetivos de movilidad, también es un instrumento que nos puede ayudar, y mucho, a conseguir objetivos de calidad del aire, y lo utilizaremos en ese sentido.

Y cuando se ha hablado de tarifas de aparcamiento, estamos hablando de los aparcamientos públicos. Pero incluso le diría que no seríamos la primera ciudad del mundo, ni de España —si quiere le doy pistas—, en la que por ejemplo el Servicio de Estacionamiento Regulado o la ORA —depende de cómo se llame en cada ayuntamiento— lo pagan distinto, por ejemplo, los coches híbridos a los coches de combustión normal, ya sean diesel o de gasolina, no seríamos los primeros, ni en España. Pero, por no darle más pistas de las que debo, por ejemplo, en el caso de Europa, concretamente en Londres, se está analizando el desarrollo de una actuación similar; en tres ciudades suecas se ha prohibido ya el acceso de vehículos de más de 14 años que no cumplan la norma de Euro 2, es decir, la antigüedad es sólo una referencia; en Milán y en Roma...

El Concejal del Grupo Municipal de Izquierda Unida, **don Julio Misiego Gascón**: ¿Vamos al peaje?

El titular del Área de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad y Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Pedro Calvo Poch**: Hay muchas formas de introducir peajes; yo no defiendo en estos momentos el peaje en Madrid, defiendo el SER.

El Concejal del Grupo Municipal de Izquierda Unida, **don Julio Misiego Gascón**: Yo tampoco.

El titular del Área de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad y Concejal del Grupo Municipal del Partido Popular, **don Pedro Calvo Poch**: Son otros los que han puesto encima de la mesa y del Gobierno de la Nación el tema del peaje en esta ciudad, no lo he planteado yo; es más, no creo en él en estos momentos, no lo planteo. Pero bueno, quien lo ha planteado alguna autoridad tiene, porque no solo es Ministra de Medio Ambiente sino ex concejala además del Ayuntamiento de esta capital, de esta ciudad. Milán y Roma han prohibido entrar vehículos entre las 10 de la mañana y las 7 de la tarde, y entre las 10 y las 6, respectivamente —a las ciudades me refiero—, con excepción de los alimentados por GLP, metano, tracción eléctrica y automóviles con catalizadores de última generación, bus, taxi, ambulancias, automóviles oficiales, automóviles de personas de movilidad reducida, PMR, y residentes.

Es decir, que ni siquiera estamos siendo novedosos a la hora de implantar estas medidas, pero parece que en vez yo creo que de intentar aplaudir lo que yo creo que se hace bien, el exceso en la realización del ejercicio de la Oposición, que es legítimo, pues yo creo que le lleva a poner más compulsividad que argumentos en sus intervenciones.

Respecto de que esto es la primera línea, por supuesto. ¿Que tiene 30 hojas? Por supuesto. ¿No se ha preguntado usted por qué tiene 30 hojas y las demás tienen menos? Porque este área se ha volcado con la de Medio Ambiente en la redacción del Plan de calidad del aire, por eso a lo mejor tiene 30 hojas y por la afinidad, que yo le decía, en lo intelectual y en lo personal que hay entre dos personas que han coincidido en la dirección de la política medioambiental en esta Comunidad durante un espacio de tiempo muy importante.

Bueno, ¿que hay que hacer un debate más monográfico? Yo ahí estoy de acuerdo con usted en que hay que profundizar, sobre todo en las ideas a futuro y en las que tienen un plazo todavía no alcanzado, a que el debate pueda ser más intenso, yo estoy dispuesto a que así lo sea en las medidas que afectan a la movilidad. Pero de verdad que es usted injusto —y con esto acabo— con la crítica que hace a la fundación recién creada, Navidad por medio, de Madrid Movilidad porque efectivamente aunque usted todavía lo desconozca pero lo conocerá cuando se vuelve a convocar la reunión del patronato, ya está trabajando sobre este aspecto y precisamente sobre foros en los que poder poner el contenido de estas propuestas encima de la mesa, y no solo para usted sino sobre todo para los agentes sociales, porque usted ya tiene mesas para hacerlo. Muchas gracias.

El Presidente: Muy bien, pues muchas gracias. Finalizamos la comparecencia y pasamos al apartado de preguntas.

(Con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

2.- Pregunta formulada por el Grupo Municipal Socialista, en relación con los tiempos medios de respuesta de las unidades de Soporte Vital Básico (SVB) y Avanzado (SVA) del servicio SAMUR-Protección Civil.

El Presidente: Sí, señora Sánchez Carazo.

La Concejala del Grupo Municipal Socialista, **doña María Carmen Sánchez Carazo**: Sí, muchas gracias. Doy por leída la pregunta y quería señalar que he recibido la contestación ayer por escrito de algunas de mis preguntas pero quisiera saber qué porcentaje de unidades tardan más de 15 minutos y si este porcentaje de más de 15 minutos ha aumentado en los últimos meses.

El Presidente: Muchas gracias. Señor del Álamo.

El Director General de Emergencias, **don Alfonso del Álamo Giménez**: Muchas gracias,

señor presidente. Entiendo que da por contestada la pregunta solicitada sobre los tiempos medios y los tiempos de las diferentes unidades, Soporte Vital Básico y Soporte Vital Avanzado.

La Concejala del Grupo Municipal Socialista, **doña María Carmen Sánchez Carazo**: Si me va a contestar lo mismo que aquí...

(Risas).

El Director General de Emergencias, **don Alfonso del Álamo Giménez**: Efectivamente. En cuanto a la precisión que me solicita ahora mismo, podría improvisar pero como los datos son serios y son científicos pues son poco opinables y poco modificables sobre la marcha. Lo que no le puedo decir ahora mismo es, en esa aplicación de medias —que evidentemente los datos que le hemos dado son datos de medias— no le puedo decir ahora mismo qué porcentaje de unidades tarda más de 15 minutos y desde luego tampoco en qué medida ese porcentaje se ha modificado sustancialmente en los últimos meses como usted señala. Entiendo que —como ya dijimos en la última comparecencia— cuando hablamos de medias de ocho minutos y teniendo en cuenta que hay servicios que se prestan alrededor de los cuatro o cinco minutos, no hay muchos servicios que estén por encima de los 15 minutos. La mayoría de los servicios —eso sí que se lo puedo decir y se lo puedo improvisar— que están por encima de los 15 minutos son servicios derivados de otros servicios de emergencias que, por razones de saturación de sus propias unidades, reclaman al Samur una cobertura de determinadas activaciones que no son propiedad nuestra, pero evidentemente, teniendo en cuenta que tenemos las medias, sí que podemos sacar y se lo puedo facilitar, por el mismo medio que le he facilitado la pregunta anterior, se lo puedo facilitar por escrito. Evidentemente medias globales, no medias de unidades, porque nosotros tenemos entre 22 y 25 unidades diarias y hacemos unas medias globales, no tenemos la media de cada unidad específicamente. Muchas gracias.

La Concejala del Grupo Municipal Socialista, **doña María Carmen Sánchez Carazo**: Pero yo tengo entendido —de una de las veces que he visitado el Samur— que las unidades que tardan más de 15 minutos, no entran dentro de esta estadística. Digamos que como son tiempos de colas, se quitan de la estadística.

El Presidente: Señora Sánchez Carazo, agote su tiempo porque ya no va a tener más. Usted no puede someter a un interrogatorio sobre temas que además no están previamente definidos en la pregunta, y seguir preguntando y seguir preguntando. Usted agote sus tres minutos y si no tiene más que preguntar, no puede volver a hacerlo más adelante.

La Concejala del Grupo Municipal Socialista, **doña María Carmen Sánchez Carazo**: Muchas gracias, no está exactamente definido, pero yo estoy aquí preguntando sobre los tiempos de respuesta del Samur; lógicamente, tampoco se va a detallar todo. Con relación a lo que usted me

ha mandado, ustedes aquí comentan que un porcentaje importante, el 52%, el 55%, pasa a nivel de Madrid 112. Pero el tiempo de tardanza entre uno y otro, ¿cuánto podría ser? Porque claro, para la respuesta real de la persona que necesita ayuda, no es solamente desde que llega esa segunda línea de la que usted me comenta aquí, sino que es desde que la persona pide la respuesta hasta que se le da. Si es que funciona mal ese paso de la primera línea a la segunda línea, entonces a lo mejor hay que modificarla. No sé si me explico, porque ustedes comentan aquí sobre la segunda línea.

El Presidente: Muy bien. Señor del Álamo, concluya.

El Director General de Emergencias, **don Alfonso del Álamo Giménez**: Brevemente. Evidentemente, hay un tiempo de gestión de la llamada que depende de Madrid 112, que efectivamente es el 62% del total actual de las activaciones del Samur, que obedece a unos tiempos de gestión que son propios del 112, y que evidentemente nosotros no controlamos las estadísticas de esos tiempos. Sensiblemente, entendemos que no es más que el tiempo de gestión que propiamente nosotros destinamos a la llamada, es decir, que las medias de gestión del 112 están en el orden de las medias de gestión de la llamada que le hemos facilitado nosotros para el Samur. Pero nosotros no disponemos —y no es porque en alguna ocasión no lo hayamos solicitado— exactamente de los tiempos de gestión de llamada del 112. Porque además es muy difícil discriminar qué llamadas del 112 son finalmente para el Samur, ya que muchas de las llamadas que gestiona el 112 son multidisciplinares y van para varios servicios a la vez, y a veces se anulan en el recorrido previo y, por lo tanto, ese dato en concreto no lo tenemos, pero está alrededor del tiempo que gestionamos nosotros.

(La señora Sánchez Carazo pide la palabra).

El Presidente: No, no, perdón...

La Concejala del Grupo Municipal Socialista, **doña María Carmen Sánchez Carazo**: ¡Es que le he preguntado antes por lo de las colas y no me ha contestado!

El Presidente: A lo de las colas, puede contestar.

El Director General de Emergencias, **don Alfonso del Álamo Giménez**: Efectivamente, hay unos tiempos, como es lógico, porque la estadística no debe obedecer a los sesgos, que no entran en las medias. De igual forma que no entran cuando llegamos en un minuto porque nos avisan en la plaza de Colón y ese tiempo tampoco computa a la hora de medias, tampoco computan aquellos tiempos que por desmesurados, por decirlo de alguna manera, porque normalmente están afectados por otros problemas, están muy por encima de las medias esperadas. Entiendo —y le estoy citando de memoria y por lo tanto con la salvedad que corresponde— que el tiempo que

empieza a computar como tiempo de margen, son los 20 minutos.

El Presidente: Muy bien, muchas gracias. Damos por concluida esta pregunta.

(Con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

3.- Pregunta formulada por el Grupo Municipal Socialista, en relación con la existencia de un Programa de Salud Laboral en los servicios de SAMUR-Protección Civil, Policía Municipal y Bomberos.

El Presidente: Señora Sánchez Carazo.

La Concejala del Grupo Municipal Socialista, **doña María Carmen Sánchez Carazo:** Se da por formulada.

El Presidente: Bien. Señor del Álamo.

El Director General de Emergencias, **don Alfonso del Álamo Giménez:** Muchas gracias, señor presidente. Espero que me disculpe si me excedo, pero la naturaleza de la pregunta a veces hace que la naturaleza de la respuesta se exceda. Me pregunta por una cuestión relativa a tres servicios esenciales del Ayuntamiento en materia de salud laboral, y entiendo que cuando se refiere a salud laboral, se refiere al conjunto de lo que tiene que ver con prevención de riesgos laborales porque, como entiendo que es de su conocimiento, la salud laboral es una cuarta parte de lo que la ley reserva para la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

Como usted sabe, el servicio de prevención con tal rango y denominación se constituye en noviembre de 1999. Está a cargo de la Subdirección General de Prevención de Riesgos Laborales, que depende a su vez de la Dirección General de Relaciones Laborales del Área Delegada de Personal, que ha estructurado esta Área en cuatro: salud laboral, seguridad, higiene, ergonomía y psicología.

En la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, su artículo 3 limita el ámbito de aplicación de la misma. Cito textualmente: «La presente ley no será de aplicación a aquellas actividades cuyas particularidades lo impidan en el ámbito de las funciones públicas de policía, seguridad, resguardo aduanero y servicios operativos de protección civil». Si bien la ley dice que esta ley inspirará la normativa específica que se dicte para regular la protección de la seguridad y salud de los trabajadores que prestan sus servicios en las indicadas actividades.

Por otro lado, también el Real Decreto de 30 de mayo de 1997, disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual, excluye de su ámbito de aplicación los equipos de los servicios de socorro y salvamento, lo que no es sino consecuencia de que tales equipos se utilizan precisamente en actividades excluidas de la aplicación de la ley. Naturalmente, ese marco legal

y reglamentario, que de alguna forma excluye a los servicios esenciales, a los servicios de emergencias y seguridad del Ayuntamiento de Madrid, no nos deja en una situación de pasividad frente a las obvias necesidades que el servicio tiene.

En este marco legal y reglamentario, en concreto con Samur-Protección Civil, se implementa un extenso programa en cuanto a la prevención de los riesgos laborales específicos de su actividad. Es decir, actividades relacionadas con vehículos, uniformes, dispositivo de actuación, medidas de autoprotección frente a riesgos derivados de la actividad y la propia procedimentación de toda la actividad del servicio son objeto de estudio y procedimientos escritos y conocidos por todo el servicio.

Someramente, me refiero a continuación a algunas actuaciones realizadas en Samur-Protección Civil como es: un registro actualizado de accidentes laborales, que usted conoce y en alguna ocasión se lo hemos facilitado con el informe anual de siniestralidad en relación con los accidentes de tráfico y accidentes de trabajo; estudios de investigación sobre riesgos específicos, estudios que además han sido publicados en congresos científicos y en el Congreso Español de Medicina de Emergencias, afectando a riesgos biológicos, violencia contra el personal de emergencias, riesgos laborales en general. De hecho, prueba de la actividad del servicio en este sentido es que en dos ocasiones los premios Madrid Previene, que organiza el propio Ayuntamiento, han mencionado a los dos trabajos presentados por el servicio. Entre otras cosas también trabajamos en lo que son medidas de prevención en la adquisición de equipos de protección individual, todo avalado por estudios y test de pruebas para cada uno de los EPI, entre los que se incluyen cascos, gafas de trabajo, protectores auditivos, materiales reflectantes, guantes protectores, fajas lumbares, máscaras de protección, chalecos antirfragmentación, etcétera; modificación e inclusión de medidas de protección y seguridad en los vehículos, tales como escalones más accesibles, eliminación de aristas en el interior del habitáculo, dispositivos sonoros y luminosos de última generación, etcétera.

Por otro lado, en el manual de procedimientos de Samur-Protección Civil hay una serie de protocolos específicos como son: el procedimiento de actuación ante accidente con riesgo biológico, con la inclusión de la quimioprofilaxis actualmente en vigor y recomendada para el caso de posible infección contra el HIV o en caso de contaminación biológica por el ántrax; procedimiento de manejo de los depósitos de oxígeno; protocolo de actuación en situaciones de riesgo nuclear, radiológico, biológico y químico y procedimiento de actuación ante accidentes con múltiples víctimas.

Por otra parte, el procedimiento de actuación general para mejorar la seguridad de los intervinientes en la calle, ha mejorado las actuaciones con Policía Municipal, protocolo con actuación de bomberos, protocolos con Policía

Nacional, protocolos con Renfe y protocolos en Metro.

Con respecto a los bomberos, se reproduce la misma circunstancia legal, siendo las actuaciones desarrolladas en materia de prevención las ya presentadas ante esta comisión el 15 de diciembre pasado y que en resumen son: la elaboración de los planes de autoprotección de los propios parques de bomberos, que ya están realizadas y autovalidadas por el propio Departamento de Prevención de Bomberos; la formación continuada del personal, la cual se garantiza con la instauración —como usted sabe— de la formación retribuida entre los bomberos; la realización de maniobras rutinarias, maniobras en los parques, y la elaboración desde el Departamento de Formación de la Subdirección General de Bomberos de manuales técnicos, entre los cuales por citar los más recientes se han elaborado: *Manual de orientación y movilidad en condiciones de baja o nula visibilidad*; *La actitud del bombero*, que es un manual de higiene postural y gimnasia preventiva laboral; *La condición física del bombero*; *Manual básico de psicología para bomberos*; y *Manual básico de seguridad y rescate urbano*. Todo ello con el ánimo de lograr un perfecto conocimiento de las técnicas y de las herramientas de prevención, siempre obviamente con la consideración de que se trata de una actividad de riesgo, la cual debe de ser entrenada en las mismas condiciones que posteriormente se desarrollará el trabajo en la vida real. He de añadir que en los últimos dos meses se han creado tres comisiones en las que participan los trabajadores como es: la comisión de equipos y herramientas, la comisión de vestuario y la comisión de vehículos de emergencia.

Para finalizar, en lo que se refiere a Policía Municipal, todas las instalaciones, centros de trabajo, vehículos, ropa de trabajo, material, equipos especiales y EPIS, son estudiados, revisados y supervisados por los técnicos en Seguridad, Higiene y Ergonomía, que siguen las directrices generales para este tipo de equipos y materiales. Además, en caso de que se encuentre alguna salvedad, desde la Dirección General de Seguridad se hacen evaluaciones posteriores para comprobar la corrección de las posibles deficiencias que se hayan podido encontrar.

La vigilancia de la salud, que digamos que es la parte más intrínseca de la salud laboral, que es la que tiene que ver con los reconocimientos médicos, por decirlo de alguna manera, en Policía Municipal se lleva a efecto en todas y cada una de sus obligaciones, ampliándola incluso en sus recomendaciones. Esto es por lo que todos los miembros del Cuerpo son estudiados por un colectivo de profesionales, médicos especialistas en medicina del trabajo, y otras especialidades de medicina y enfermería de empresa, en número proporcional al que indica la Ley, siendo sometidos una vez al año a un examen de salud según los protocolos específicos realizados en base a la evaluación del riesgo de puesto de trabajo.

Además, el policía —como el resto de los servicios esenciales—, tiene una condición especial, y es que puede pasar reconocimiento extraordinario en cualquier momento que se detecte que en el ejercicio de su trabajo se ha sometido a un riesgo adicional, ya sea por posibles contactos biológicos, por posibles contagios químicos, por un hiperesfuerzo o por cualquier causa que esté relacionada con la práctica laboral.

Los policías, además, del Ayuntamiento de Madrid disponen de una unidad básica de salud integrada en su propia dirección general, dotada de medios profesionales y recursos humanos especialistas para consulta y tratamiento, a la que pueden acudir cuando lo deseen por cualquier problema de salud.

Por último, evidentemente, como usted conoce, en cuanto a los accidentes laborales, la prestación que presta la clínica Asepeyo a todos los funcionarios, está disponible veinticuatro horas al día para estos servicios. Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted. Señora Sánchez Carazo.

La Concejala del Grupo Municipal Socialista, **doña María Carmen Sánchez Carazo:** Mire, sí que es cierto que la Ley de Prevención de Riesgos Laborales excluye a un colectivo, pero también es cierto que el Comité Interterritorial estableció que las comunidades y los ayuntamientos desarrollaran las normas, normas que no se han desarrollado sobre estos colectivos, y colectivos importantísimos.

Además que en nuestro Ayuntamiento, según yo tengo conocimiento, hay un porcentaje de accidentes con baja en el Samur del 23,7%, en Policías del 12,58% y en Bomberos 12,2%.

Usted habla de esa exclusión de estos cuerpos especiales y por ejemplo en Policía, yo creo que usted también conocerá el Real Decreto 2/2006 sobre la salud laboral en todo lo relacionado a los cuerpos de Policía. Ahora mismo, en el Samur por ejemplo, yo le pregunto si tienen algún estudio sobre riesgos de estrés, si hacen evaluación de riesgos en su puesto de trabajo, que es en la calle justamente, al igual que en la Policía.

También le quisiera preguntar qué mecanismos tiene la Policía para protegerse de los distintos riesgos, puesto que he tenido conocimiento de algún brote de tuberculosis y qué elementos tiene para protegerse.

También preguntarle sobre qué prevención hay de estrés laboral en el Cuerpo de Policía, tanto en el Cuerpo de Bomberos y el Samur, que ya se lo he dicho, pero el Cuerpo de Policía es especial por tener además a su disposición una pistola y por poderse producir sucesos que a nadie nos gusta que se produzcan, cosa que esto no sería la primera vez que se produjeran en este Ayuntamiento.

Ante todo esto, yo le pregunto qué actuaciones se van a desarrollar en todo lo relacionado a estos tres Cuerpos, pero sobre todo,

ya le digo, el tema del estrés y el tema de la prevención. Muchas gracias.

El Presidente: Gracias a usted. Señor del Álamo, aunque su tiempo está concluido, por si brevemente puede contestar algo de lo que le ha preguntado la concejala.

El Director General de Emergencias, **don Alfonso del Álamo Giménez:** Solo insistir que desde los servicios nosotros identificamos las situaciones de riesgo, tomamos las medidas que consideramos oportunas y recomendamos a la instancia competente cuáles son las medidas que entendemos que debemos tomar, pero le recuerdo que las unidades sectoriales, ni Bomberos, ni Policía, ni Samur, tienen la competencia para programar y para poner en marcha programas de salud laboral; la competencia está en la Dirección General de Relaciones Laborales y en la Subdirección General de Salud Laboral. No obstante, ya le digo, todas las identificaciones y todos los programas surgen de abajo a arriba: la utilización de protectores auditivos en el caso del Samur o la utilización de chalecos antifragmentos son herramientas que surgen desde abajo.

Y solamente señalarle, brevemente, que bueno, los datos que me da de accidentes laborales no me coinciden con los datos que yo tengo, es decir, para que se haga una idea, en el informe que usted puede disponer, que es el informe de este mes, tengo cuatro accidentes laborales sobre 1.500 trabajadores en el mes de enero, que es el último informe que hemos recibido.

No sé exactamente cuáles son las cifras que usted maneja, no las tengo yo aquí ahora mismo, pero me parece que un 12% de accidentes laborales de media puede ser un poco exagerado, pero, en fin, tendría que consultarlo. Muchas gracias.

La Concejala del Grupo Municipal Socialista, **doña María Carmen Sánchez Carazo:** Me habla de cuatro accidentes. ¿En qué Cuerpo?

El Director General de Emergencias, **don Alfonso del Álamo Giménez:** En el de Bomberos, del Cuerpo que usted ha citado con el doce y pico por ciento. Gracias.

El Presidente: Muy bien, muchas gracias. Continuamos.

(Con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

4.- Pregunta formulada por el Grupo Municipal de Izquierda Unida, en relación con las previsiones del Organismo Autónomo Madrid Salud respecto al reagrupamiento familiar.

El Presidente: Sí, señor Misiego.

El Concejala del Grupo Municipal de Izquierda Unida, **don Julio Misiego Gascón:** Muchas gracias, señor presidente. Señor Torrecilla, entre la documentación que deben presentar los inmigrantes interesados en que se expida un visado

de residencia por reagrupación de un familiar, hace referencia a la acreditación de disponibilidad de una vivienda suficiente para que el reagrupante y su familia puedan disponer.

Esta acta de habitabilidad en la que se acredite que el demandante dispone de un alojamiento adecuado para sus propias necesidades de vivienda y del número de miembros de la familia a reagrupar, debe ser emitido por la corporación local como sabe usted. Pues bien, nos consta que hay numerosas quejas sobre la demora en la realización de este informe por parte del Ayuntamiento de Madrid, en muchos casos superiores a ocho meses, demora que añade más dificultades a la ya difícil situación de los inmigrantes en materia de vivienda y estabilización familiar.

Y además, le tengo que decir, señor Torrecilla, que, por otra parte, entre los objetivos presupuestarios para el año 2006 del organismo autónomo Madrid Salud está uno que hace referencia a las inspecciones previas para emitir informe de habitabilidad para reagrupamiento familiar, y este objetivo se marca como máximo una demora de cien días. Nos gustaría saber con certeza, si es posible, las quejas por parte de los solicitantes de este documento, si usted nos puede informar del volumen de quejas que hay al respecto, y de ser afirmativa, las medidas que van ustedes a adoptar para solucionar esta demora. La verdad, estamos hablando de múltiples quejas, de demoras muy largas, y dentro de los objetivos de un periodo razonable, cien días yo creo que es razonable para contestar.

Ante esta situación, lo que pedimos es información y qué van a hacer ustedes para corregir esta situación. Muchas gracias.

El Presidente: Muchas gracias a usted. Señor Torrecilla.

El Gerente del Organismo Autónomo Madrid Salud, **don José Manuel Torrecilla Jiménez:** Gracias, señor presidente. Efectivamente, estos expedientes de visado y permiso de residencia por reagrupación familiar, que están regulados por la Orden del 8 de enero de 1999 del Ministerio de la Presidencia y posteriormente por el Real Decreto 2393/2004, de 30 de diciembre, el Reglamento de Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre Derechos y Libertades de Extranjeros en España, lo que hace es habilitar dos vías, no solamente una, para la consecución de este certificado de habitabilidad de viviendas para reagrupamiento familiar: Una es, como usted ha dicho, el informe de la corporación local, la otra es un acta notarial que certifique los mismos extremos. Por tanto, no es solamente la corporación local quien tenga en exclusiva la posibilidad de hacer estos informes, sino también el extranjero con permiso de residencia que solicita el reagrupamiento puede optar a una segunda vía, que es el acta notarial. Y de hecho, ya el Real Decreto 2393 establece que cuando exista una determinada demora se debe acudir a la vía del acta notarial, ya previendo en parte que las corporaciones en algunos casos

pueden verse desbordadas por el número de solicitudes, como así de hecho ha sucedido en Madrid.

Fíjese, en el año 2004 el número de solicitudes por este concepto recibidas en el Departamento de Salud Ambiental, que es quien en este momento hace estos informes, fueron 2.089. En el año 2005 pasaron a 11.530. Es decir, se ha producido en un año un incremento —de un año para otro, casi casi de una semana para otra— del 550%; imprevisible y desde luego implanificable. ¿Por qué ha sucedido? Pues porque en el año 2005 se produjo un procedimiento extraordinario de regularización de extranjeros. Por parte del Gobierno central, a las corporaciones locales, por lo menos a Madrid Salud de esta corporación local del Ayuntamiento de Madrid, no se le avisó, ni se le consultó, ni se le dijo que iba a necesitar más medios para hacer esto. Nos ha venido de repente. Por tanto, se ha producido esa situación que usted dice, es cierto. Es cierto que aun habiendo, desde los Servicios de Salud Ambiental de Madrid Salud, incrementado nuestro volumen de trabajo en un 75%, no hemos podido atender a esa avalancha.

Y me pregunta usted ¿qué vamos a hacer? Primero esperamos que esto sea puntual y que esta enorme marea de solicitudes que nos ha venido, disminuya, porque entendemos que si es consecuencia del proceso extraordinario de regularización, llegará un momento en que estas solicitudes se agoten, porque se les agotará el número de personas que ha sido regularizado y que por tanto puede o tiene derecho a solicitar este reagrupamiento.

Entre tanto este tema, que como le digo efectivamente nos ha desbordado, lo que hemos hecho ha sido solicitar apoyo a las juntas de distrito, de tal manera que no solamente los efectivos del Departamento de Salud Ambiental hagan en este momento estos informes, sino que los servicios de las juntas de distrito apoyen en la medida de sus posibilidades a esta actividad.

También le digo que en las juntas de distrito los departamentos de sanidad y consumo tienen un volumen de trabajo muy importante y por tanto la posibilidad de apoyo, que en este momento no está todavía cuantificada, tampoco va a ser muy alta como para, en un periodo corto de tiempo, poder atender a todas estas solicitudes.

El caso de ocho meses —que me dice— es excepcional. Estamos sin embargo en una demora de alrededor de cinco meses, una demora media alrededor de cinco meses. Por tanto, es una demora excesiva para los objetivos que nos habíamos fijado, pero que viene precisamente motivada por ese incremento del 550% de un año para otro en el número de solicitudes.

Estamos poniendo todos nuestros efectivos...

El Presidente: Señor Torrecilla, su tiempo ha terminado.

El Gerente del Organismo Autónomo Madrid Salud, **don José Manuel Torrecilla Jiménez:** ... al

máximo y confiamos que con el apoyo de las juntas de distrito, que se ha vehiculado la petición a través de Coordinación Territorial, podamos en un breve plazo de tiempo atender en un intervalo razonable. Muchas gracias.

El Presidente: Señor Misiego.

El Concejal del Grupo Municipal de Izquierda Unida, **don Julio Misiego Gascón:** Gracias, señor presidente.

Agradecerle la información, señor Torrecilla, pero decirle, efectivamente, que quizá los recursos que tienen ustedes para hacer esto son escasos. Que estando de acuerdo con usted en que quizá el ciclo de peticiones se vaya a agotar, no obstante, la función que vienen haciendo quizá requiera seguir trabajando en esa materia. Usted sabe algún tipo de ordenanza que se está elaborando a efectos de determinar el número de personas que debe haber en las viviendas, etcétera, por parte de la Gerencia de Urbanismo. Quizá a ustedes, a lo mejor, les va a tocar hacer ese estudio o hacer ese seguimiento, no lo sé, pero en todo caso, es cierto que si ustedes no tienen recursos, exijanlo, lo que no puede ser es que la estabilización de las familias inmigrantes, que es un factor fundamental para generar su integración en la ciudad de Madrid, estén esperando tanto tiempo para unas certificaciones de esa naturaleza.

Con relación a los notarios, que también tendrán su parte de responsabilidad, yo no sé, quisiera conocer la opinión de usted con relación a si podía haberse hecho algún tipo de convenio o acuerdo para agilizar el tratamiento de los certificados notariales, a efectos de finalizar con estos procedimientos de forma más ágil y rápida, para dar lugar a lo que le venimos planteando, a que no se produzcan los retrasos que se han producido. Muchas gracias.

El Presidente: Telegráficamente, señor Torrecilla.

El Gerente del Organismo Autónomo Madrid Salud, **don José Manuel Torrecilla Jiménez:** Telegráficamente. Entiendo que no hay retrasos en las actas notariales, el problema es que los extranjeros evitan acudir a esta vía porque no es gratuita y el informe de las corporaciones locales sí es gratuito, pero la vía para acceder de una manera rápida existe por vía notarial.

Respecto a pedir recursos. Si hubiera habido posibilidad de planificarlo, si no nos hubiera pillado de sorpresa, si el Gobierno central nos hubiera avisado que esto iba a suceder, evidentemente se podría haber hecho esa petición. Ahora, desde mi punto de vista, no merece la pena porque, como le digo, espero que en pocos meses decaiga este aluvión y vuelva a la normalidad y con los recursos que tenemos somos perfectamente capaces de atender las peticiones normales en plazo.

(Con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

El Presidente: Muchas gracias. Le voy a pedir al vicepresidente que me sustituya. Buenas tardes a todos.

(En este momento, cuando son las dieciocho horas y cincuenta y un minutos, abandona el Salón de Sesiones el Presidente, ocupando la presidencia el Vicepresidente, don José Enrique Núñez Guijarro).

5.- Pregunta formulada por el Grupo Municipal de Izquierda Unida, en relación con la situación laboral de los Sargentos Conductores Bomberos.

El Vicepresidente y Presidente en funciones: Señor Misiego, ¿la da por formulada?

El Concejal del Grupo Municipal de Izquierda Unida, **don Julio Misiego Gascón:** No, la voy a hacer. Gracias, señor presidente.

Señor del Álamo, las características de las plazas de sargento conductor vienen definidas en las bases del concurso-oposición para proveer siete plazas de sargento conductor de 3 de Marzo del 2000 y textualmente dice: «Las plazas convocadas corresponden al grupo C de los establecidos en el artículo 25 de la ley 30/1984 de 2 de agosto y están encuadradas en la escala de Administración especial, subescala de servicios especiales, clase de servicio de extinción de incendios y categoría de sargento conductor, integrada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del Reglamento del Cuerpo de Bomberos aprobada por acuerdo plenario del 27 de julio de 1984, en la escala ejecutiva u operativa del Cuerpo de Bomberos, de la plantilla del Ayuntamiento de Madrid».

Por otra parte, según el anexo del Reglamento del Cuerpo de Bomberos, normativa de apoyo técnico al siniestro o segunda actividad, aprobado por el acuerdo de Pleno de 30 de septiembre de 1992, en su artículo 3 dice textualmente: «El servicio de apoyo técnico al siniestro estará compuesto por todas aquellas personas que bien por edad, por enfermedad de accidente u otra causa, tengan incapacidad física parcial para realizar atención directa a siniestro».

En su artículo 4.3 dice textualmente: «Podrán formar parte del servicio de apoyo técnico aquellas personas que aun no cumpliendo las características adscritas anteriormente, por sus conocimientos o actitudes, etcétera, lo soliciten con una antigüedad mínima de 8 años de servicio e informe positivo de la dirección». Y prosigue en su artículo 4.4 que viene a decir textualmente: «También podrán formar parte de este servicio aquellos miembros del servicio que por necesidades imponderables de este y teniendo en cuenta su preparación, actitudes y conocimiento sean requeridos para algún puesto de los que componen el apoyo técnico, teniendo en este caso carácter de provisionalidad de dos años como máximo, previa información a las centrales sindicales». Bien, todo eso es lo que dice en relación con este asunto que le planteo. Y yo le digo, señor del Álamo, que una vez leído todo esto, la realidad es que los sargentos conductores

bomberos están todos adscritos a apoyo técnico, no cumpliendo con ninguna de las características de los artículos 3, 4.3 o 4.4 anteriormente descritos.

Aparte de la irregularidad en su situación laboral, lo más lógico sería asignarles a funciones acordes con su mayor responsabilidad, señor del Álamo, son sargentos, son bandos y nos gustaría saber las causas de esta situación y en todo caso las medidas que van a adoptar para solventar una situación que nos parece anacrónica dentro del Cuerpo de Bomberos porque, en definitiva, tenemos escasos mandos y menos con cualificación, con capacidad para estar en puestos que deberían de estar, y no en funciones que en todo caso no están contempladas salvo excepciones como las que hemos señalado. Muchas gracias.

El Vicepresidente y Presidente en funciones: Gracias a usted ¿Señor del Álamo?

El Director General de Emergencias, **don Alfonso del Álamo Giménez:** Gracias, señor presidente. Bueno, la verdad es que esta pregunta me ha costado cierto trabajo poderla redactar porque efectivamente en todo el servicio, en los 1.536 miembros del Servicio de Bomberos, hay nueve sargentos conductores, es decir, no llega ni al cinco por mil del servicio, es un grupo muy especial y le diré por qué es especial. De esos nueve, dos accedieron en el concurso del año 1990 no en el del año 2000 que usted cita, en el año 1990, y en el párrafo segundo de sus bases señalaba que «les incumbirá, bajo la dependencia, dirección y control directo de la correspondiente jefatura, las funciones que les encomiende el vigente Reglamento del Cuerpo de Bomberos y demás normativas reglamentarias». Y señala: «y con horario de trabajo diario no realizando guardias para la atención directa a siniestro».

Es decir, conceptualmente estas plazas nacen en el año 1990 con esa ya visión de no atención directa a siniestro. Los otros siete restantes, accedieron a un concurso convocado en el año 2000, que sin reflejar efectivamente en sus bases este condicionante a no prestar atención directa a siniestro, sin embargo las siete plazas que estaban obviamente publicadas en la oferta pública de empleo, ya venían en la RPT como plazas de segunda actividad, de tal forma que cuando estos señores optan en este concurso, que es un concurso de promoción interna, a esa plaza, la RPT ya reflejaba sus plazas como de segunda actividad.

Por otra parte, el Reglamento del Cuerpo de Bomberos en su artículo 24 hace mención a las funciones de los sargentos conductores de forma muy genérica. Dice textualmente que «las funciones de los oficiales, suboficiales, sargentos y cabos de conductores serán las que se determinen, no obstante se tendrá en cuenta lo dispuesto en general para cada categoría adaptándolo a las funciones propias de los conductores».

Señalarle también, que yo creo que es importante, que dentro de este grupo de nueve sargentos conductores, siete tienen más de 58 años. Como es de su conocimiento, el Cuerpo de

Bomberos, no solamente el de Madrid sino todos los Cuerpos de Bomberos de España, están peleando por pasar a la jubilación a los 55 años y por supuesto, todo bombero por encima de 55 años se considera una obligación casi del servicio intentar pasarles a la segunda actividad.

En cualquier caso, actualmente las funciones que vienen desempeñando en el taller almacén son, de manera global, las que recoge la propia base de la convocatoria y entre ellas pues llevar el control diario y periódico del mantenimiento, revisiones y reparaciones de los vehículos y comprobar entre otras que las reparaciones realizadas, ya sea en el parque, ya sea en talleres ajenos, se ajustan a la solicitud de reparación efectuada.

En consecuencia, las funciones que desarrollan estos bomberos están ajustadas a su perfil profesional, están ajustadas a las bases y además son imprescindibles para el buen funcionamiento del servicio. Teniendo en cuenta que solo son nueve, es imposible distribuirlos por los trece parques y se considera más eficiente concentrarlos en los talleres generales que donde prestan un servicio más generalizado y más abierto a toda la plantilla. Muchas gracias.

El Vicepresidente y Presidente en funciones: Gracias a usted. Señor Misiego, para concluir el debate.

El Concejal del Grupo Municipal de Izquierda Unida, **don Julio Misiego Gascón:** Muchas gracias.

Señor del Álamo, yo no voy a discutirle sobre las edades de los bomberos porque no tengo yo esa facilidad de llegar a los expedientes de los mismos pero dos de ellos son menores de... y están perfectamente cualificados para estar en los operativos. Y yo digo, ¿por qué no están? Un sargento que tiene una cualificación, que tiene una preparación, que tiene una remuneración, deberíamos, salvando aquello que por normativa impida el tenerlos en los operativos, evitar tenerlos en apoyo técnico. En apoyo técnico tiene que darse otra naturaleza de las personas que estén en apoyo técnico, sin excluir que pueda haber personas jóvenes pero, en todo caso, yo creo que el conocimiento, la formación y la experiencia que tienen los mandos del Cuerpo de Bomberos tienen que ser para desarrollarla, para sumarla y para trasladarla en los operativos que se producen, si no pienso yo que estamos perdiendo la riqueza, la experiencia, y la formación que tienen cuadros y mandos del Cuerpo de Bomberos que no podemos limitarles a que estén en departamentos de apoyo técnico. Yo creo que debía de ser una premisa, y si hay que convocar nuevas plazas para que entren nuevos mandos jóvenes, que se haga. Lo que no puede ser es que tengamos ese personal en estas funciones, en estas tareas, y yo no discuto que algunas tareas, desde el punto de vista técnico, pueden darse también en apoyo técnico pero no es este el caso y no es esta la consideración que le hacemos en relación con este número de personas, de bomberos, de mandos, que sabemos y somos conscientes que tienen una alta cualificación y

preparación, y que creo que están siendo infrutilizados desde el punto de vista de lo que deben de desarrollar en el Cuerpo de Bomberos. Nada más.

El Vicepresidente y Presidente en funciones: Muchas gracias. Señor del Álamo, para concluir el debate.

El Director General de Emergencias, **don Alfonso del Álamo Giménez:** Muy brevemente, señor presidente.

En cualquier caso, yo creo que lo que está expuesto en la mesa y lo que tiene sentido es que realmente lo que deberíamos de dilucidar es el tema de la segunda actividad o del apoyo técnico y en ese sentido informarle de que la mesa de apoyo técnico está abierta, está en fase de negociación, estamos negociando en estos momentos qué va a pasar con ese apoyo técnico, qué va a pasar con esa segunda actividad, qué puestos son necesarios, en qué condiciones se deben de prestar y quizás eso nos debería de hacer pensar qué coincidencia con que se haya producido en un momento determinado cierta inquietud entre determinado grupo de profesionales que, estando actualmente en un turno de horario que durante estos últimos años no les parecía perjudicial porque era de 24 horas, a lo mejor es que ahora en estos momentos, en los que se baraja la posibilidad de pasar a 8 horas determinadas actividades, se reclama la recuperación de la atención directa a siniestros porque estos sí que conservarán las 24 horas siempre. Muchas gracias.

(Con las intervenciones producidas, la precedente iniciativa queda sustanciada).

6.- Solicitud de comparecencia del Concejal del Área de Gobierno de Seguridad y Servicios a la Comunidad, formulada por el Grupo Municipal de Izquierda Unida, en relación con el grado de implicación y medidas contempladas por la Concejalía en la denominada Estrategia Local del Aire para la Ciudad de Madrid.

(El tratamiento de este punto se adelantó al de los puntos n.º 2 y siguientes del Orden del Día).

* * * * *

(No se formulan ruegos).

* * * * *

El Vicepresidente y Presidente en funciones: Agotado el debate y sin haber más puntos en el orden del día, se levanta la sesión.

(Finaliza la sesión a las diecinueve horas).