



REUNIÓN JEFATURA DE SECTOR CLM CON AUGC

25-04-2025

ÍNDICE DE MATERIAS

Contenido

INTRUDUCCIÓN	2
Escasez de vehículos:	1
Creación de los GEOS (Grupos Expertos Operativos)	2
Entrega de chalecos airbag:	2
Ausencia en la entrada de unidades a la jornada laboral a turnos:	3
Dependencias deficientes en el Subsector de Tráfico de Albacete:	4
COTAS y vacantes de libre designación en COTA	5
Falta de material para los EIS:	6
Vacantes en reserva:	6
Falta de personal operativo cronificada en las unidades:	7
Ruegos y preguntas	7

ÍNDICE DE MATERIAS

INTRUDUCCIÓN

El pasado día 25 de abril del presente año AUGC CLM mantuvo una reunión de trabajo de manera bilateral con el mando de la Jefatura del Sector de Tráfico de Castilla La Mancha, con una duración de unas dos horas y treinta minutos aproximadamente, que contó por parte de la Jefatura con la presencia del Teniente Coronel Jefe de Sector, el Comandante Jefe de Operaciones y el Cabo Mayor del Sector como secretario, y por parte de los representantes de AUGC en el ámbito de este Sector, del Cabo 1º D. Juan Ángel Ruiz Salamanca vocal de especialidad, destinado en (EIS) Dto. Pedroñeras (CU) y el Guardia Civil D. Carlos Javier Cantero López Secretario de Organización de la JDP de Albacete y miembro de la comisión nacional AUGC tráfico, destinado como motorista en el Dto. Albacete (AB). Dicha reunión se caracterizó por un ambiente cordial y, sobre todo, con una actitud abierta y colaborativa, con el objetivo de alcanzar acuerdos que beneficien al conjunto de la Institución. Se enfatizó la voluntad de trabajar conjuntamente para encontrar soluciones a las inquietudes planteadas por los representantes de los trabajadores. Los puntos clave discutidos incluyeron propuestas para mejorar las condiciones laborales, optimizar procesos y recursos, y fomentar un entorno profesional más favorable. La Jefatura se comprometió a considerar las sugerencias presentadas y a mantener un diálogo continuo para implementar medidas que promuevan el bienestar y el desarrollo profesional de los trabajadores. La Jefatura mostró una disposición constructiva para abordar preocupaciones como; **el desarrollo de la entrada de unidades a la jornada laboral a turnos, las dependencias deficientes en el Subsector de Tráfico de Albacete, la falta de material para los EIS o las vacantes en reserva.**

El enfoque principal fue identificar e implementar mejoras comunes que eleven la calidad de la vida profesional de los administrados, fomenten un ambiente laboral positivo y aumente la productividad. Desde AUGC mostramos que para que eso suceda, se debe de trabajar dentro de un esquema donde los ejes principales de actuación sean: **condiciones laborales, desarrollo profesional, bienestar laboral, reconocimiento y compensación, y comunicación.**

La reunión concluyó con un ambiente de optimismo, destacando el compromiso mutuo para trabajar en soluciones prácticas que beneficien tanto a los trabajadores como a la organización. AUGC se alegra del cambio de rumbo del Sector, dejando atrás

ÍNDICE DE MATERIAS

la etapa oscura, tiránica, caciquilista y retrógrada del anterior mando que ostentaba la cabeza de la Jefatura.

Si bien, aunque valoramos la disposición de la Jefatura, existe un historial de compromisos incumplidos que genera desconfianza y se vería con una gran decepción, lo que sin duda revertería en un aumento del malestar entre los subordinados.

A continuación, detallamos los temas discutidos:

Escasez de vehículos:

Esta situación está afectando en ocasiones a la capacidad operativa de las unidades, algo que consideramos inaceptable en un área tan estratégica como la seguridad vial. AUGC presentó un estudio de las unidades que más problemas están teniendo en este sentido, donde destacamos las siguientes:

1. UNIS:

- Albacete, donde sólo se dispone de 2 vehículos, existiendo un déficit en el catálogo, con una antigüedad media de 5 años y 245.000 km.
- Ciudad Real, con 4 vehículos, con una antigüedad media de 7,5 años y 287.500 km.
- Cuenca, con 5 vehículos, con una media de antigüedad de 9,5 años y 408.000km.

2. MOTORISTAS:

- Albacete, el destacamento de la capital es el que mayor déficit tiene en vehículos de cuatro ruedas, existiendo en catálogo un déficit de 3 vehículos, en la actualidad sólo se dispone de 3 vehículos “rotulados” con una antigüedad media de 8,5 años y con unos 285.000km.
- Toledo, el destacamento capitalino tiene su déficit en los vehículos de dos ruedas, donde la antigüedad del parque se sitúa con 15 años y unos 150.000 km.
- Guadalajara, en este caso el destacamento de la capital tiene un parque automovilístico con una media elevada, 9,5 años y 280.000 km.

En este sentido la Jefatura mostro su compresión en cuanto a nuestra preocupación, arrojándonos los siguientes datos: nos comunicaron que la media de kilómetros con la que cuenta todos los vehículos del sector es de 165.000 km, dato que se encuentra por debajo de algunos sectores. De todas formas, la intención es que se para la finalización de este 2025 se apruebe una licitación por parte de la Agrupación para la adquisición de 726 vehículos y que progresivamente se vaya renovando la flota en los casos más necesarios. En lo referente a la escasez puntual de alguna unidad, recuerda que existe la posibilidad de comisionar algún vehículo de aquella que se encuentre en mejores condiciones. La Jefatura hace hincapié en que la Agrupación, a la hora de la renovación de las motocicletas, prioriza aquellas unidades que mayores kilómetros realizan y por lo tanto tienen mayor demanda de ese tipo de servicio.

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

Creación de los GEOS (Grupos Expertos Operativos)

La creación de estos grupos y la falta de transparencia en el personal asignado genera incertidumbre al poder entrar en conflicto con las funciones propias de las asociaciones profesionales. Se pone de relieve que, además de lo expuesto, la asignación del personal dentro de este Sector se ha hecho con una falta total de transparencia, ya que no se llegó a trasladar a las unidades la información y la posibilidad de peticionar la incorporación a formas parte de esos grupos, desconociendo los criterios que se han llevado para la selección del personal asignado.

En respuesta La Jefatura aseguró que estos grupos no invadirán funciones de las asociaciones profesionales y que su objetivo es la mejora de la eficiencia administrativa con una retroalimentación de la Jefatura para obtener información operativa. Estos grupos serán destinados a cuestiones meramente operativas, (transportes, radar, geolocalización, etc.) pero **no** para trabajos relacionados con modificaciones de Leyes, OG u otras normativas internas. Sus integrantes realizarán los trabajos de forma voluntaria a través de medios telemáticos y no en comisión de servicio. En referencia a la publicidad y selección del personal, manifiesta que cada Jefe de Subsector ha realizado su evaluación para la posibilidad de la elección del personal con la característica requerida de cada grupo de trabajo.

Entrega de chalecos airbag:

Queremos conocer con claridad los plazos previstos para la entrega de este material de protección, fundamental para la seguridad de los agentes. Dotación a áreas funcionales y tallas grandes, en caso de no disponer de chaleco que se den las instrucciones sobre el uso o no de la motocicleta.

En este sentido la Jefatura nos informa que la empresa responsable de la configuración del software ha reconocido que los chalecos tenían una sensibilidad muy alta, motivo de las activaciones innecesarias, la cual no era compatible con la conducción específica policial. En este sentido, la propia empresa se ha encargado de la recogida de los chalecos para su reprogramación y actualmente ya se han entregado a las unidades. En el caso de las áreas funcionales, por parte de la agrupación, se ha decidido que los componentes del área de cinemómetros no dispongan de este sistema de seguridad, priorizando así la adjudicación a el área de motoristas.

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

AUGC manifiesta que, en este caso, se deberían de dar instrucciones para que los compañeros que no tengan acceso al airbag se les exime de la obligatoriedad de montar en motocicleta. En este sentido el Jefe de Sector hace mención que el chaleco airbag es un sistema complementario de seguridad y su uso no es obligatorio para la conducción de una motocicleta. No obstante, sí reconoce que el uso es obligatorio para aquellos que lo tienen asignado y, por lo tanto, el personal que no goce todavía de su dotación sea él quien decida el uso de la motocicleta bajo su criterio. Hay que destacar que en caso de prueba deportiva sí que el uso es obligatorio para todo el personal y que, si hay algún componente no lo tiene que ese cometido se realice en turismo.

Ausencia en la entrada de unidades a la jornada laboral a turnos:

La falta de entrada de unidades a turnos está creando diferencias entre unidades de otros sectores. Abordar la implementación del turno 6x5 para motoristas y el 3x5 para los equipos de investigación, es un acto de estricta justicia y necesidad ante la evidente pérdida de efectivos y la imperiosa urgencia de dotar a la Agrupación de Tráfico de condiciones laborales que la hagan un destino atractivo y sostenible en el tiempo.

Se presenta un informe de viabilidad como prueba piloto de los dos núcleos operativos del Subsector de Albacete, donde se ha desarrollado un estudio del siguiente cuatrimestre (junio-septiembre) con la cedencia 6x5 de 8,5 horas, en la cual se elimina la primera noche de la cadencia en beneficio de los servicios de día, los cuales son más necesarios debido a la problemática propia de la especialidad. Se presentan tanto cuadrantes mensuales, como un anexo donde se deja reflejado los pros y contras de este sistema de jornada laboral a turnos.

La Jefatura manifiesta su total predisposición a avanzar en este sentido, informándonos que se ha creado un grupo de trabajo por componentes de este Sector para poder ver la posibilidad del desarrollo de este sistema. También se nos informa que va a depender de la cantidad de efectivos disponibles de cada núcleo operativo, puntuizando que en el caso de las UNIS con 26 efectivos puede ser factible y en caso de motoristas el número puede rondar los 40. Aquí AUGC hace especial mención que este Sector está formado por unidades reducidas de personal y que con esos criterios nunca se podrá desarrollar esta jornada laboral, de ahí la intención de presentar este informe donde se encuadran todas las áreas funcionales de los núcleos operativos y donde se

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

comprueba que en caso de introducción no se merma esos tipos de servicio. La Jefatura agradece y se compromete a trasladar dicho informe al grupo de trabajo para que sea estudiada la propuesta.

Dependencias deficientes en el Subsector de Tráfico de Albacete:

Las dependencias del Subsector de Tráfico de Albacete llevan arrastrando un déficit en cuanto a número, capacidad y adecuamiento con la actual normativa en prevención de riesgo laborales en los últimos años. La situación ha llegado hasta el punto de que, después de reformas prometidas que nunca llegan, tenemos que dar conocimiento que se está incumpliendo con lo dispuesto en la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, donde se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo. Hacemos hincapié en el artículo 4.3 sobre espacios de trabajo, donde menciona las condiciones ergonómicas aceptables, algo que en la actualidad no se está respetando, ya que existen puestos de trabajo burocrático que son colindantes unos de otros. Mención especial tiene el incumplimiento del artículo 9, que nos habla sobre los lugares de trabajo en cuanto a servicios y locales de descanso. En este artículo se describe como deben de estar provistos los vestuarios, algo que se encuentra muy alejado de la realidad. Por poner un ejemplo, la normativa habla de taquillas con capacidad suficiente y bancos de asiento, la realidad es que además de que parte de los enseres de los usuarios tienen que quedar sobre las taquillas (casco, zapatos, botas y demás), no se dispone de ningún banco de asiento, más allá de alguna silla dispuesta de manera aleatoria en los escasos huecos disponibles (12).

En el punto 4 de este artículo *“Los lugares de trabajo dispondrán, en las proximidades de los puestos de trabajo y de los vestuarios, de locales de aseo con espejos, lavabos con agua corriente, caliente si es necesario, jabón y toallas individuales u otro sistema de secado con garantías higiénicas. Dispondrán además de duchas de agua corriente, caliente y fría...”*. Aquí es necesario puntualizar que los aseos que están disponibles para el vestuario son los mismos que para cualquier ciudadano que venga a realizar alguna gestión a las dependencias, no obstante, para más puntualización existe una única ducha situada en esos aseos, con lo que la hace prácticamente inútil, ya que, de usarla, la persona en cuestión tendría que desplazarse con ropa interior o con una toalla por pasillos comunes a otras dependencias.

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

En el punto 8 del mismo artículo “*Las dimensiones de los vestuarios, de los locales de aseo, así como las respectivas dotaciones de asientos, armarios o taquillas, colgadores, lavabos, duchas e inodoros, deberán permitir la utilización de estos equipos e instalaciones sin dificultades o molestias, teniendo en cuenta en cada caso el número de trabajadores que vayan a utilizarlos simultáneamente*”. Actualmente, el vestuario de este Subsector tiene que ofrecer una capacidad para 86 efectivos, algo que a todas luces es imposible con la capacidad de metros cuadrados de la instalación. En algunos puntos el paso entre taquillas es de 40 cm de ancho, esto hace que en el momento que alguna tiene la puesta abierta incapacite el paso libre en cuestión.

La Jefatura nos informa que tenía conocimiento de estas deficiencias y que se compromete a que **la primera asignación presupuestaria** con capacidad suficiente que se reciba será para acometer la reforma necesaria para intentar paliar los problemas de los vestuarios del Subsector.

COTAS y vacantes de libre designación en COTA

La falta de efectivos en periodos de vacaciones, permisos, etc., hace que no se pueda realizar la pausa durante el servicio reglamentariamente establecida. En la actualidad las plantillas están ajustadas al potencial mínimo y eso hace que, en periodos de permisos, vacaciones y solicitud de asuntos particulares, los agentes vean su derecho al descanso de 30 minutos durante el servicio cercenado de forma planificada y no por causas sobrevenidas.

Sobre este punto, el mando es conocedor de la falta de personal, estando esta situación en vías de solucionarse con la creación de unidades independientes con sus catálogos de puestos de trabajo, pero sugiere que de manera temporal se pida la colaboración de los compañeros del COS para que puedan cubrir ese espacio tiempo de 30 minutos y que, en caso de existir algún problema de colaboración se le comunique. AUGC pone de manifiesto que existe una inquietud incipiente entre los agentes que están desarrollando esa función por conocer qué criterios se van a llevar a cabo en el desarrollo de las unidades.

La Jefatura nos informa que se tiene previsto que durante el segundo semestre de este año, se modifiquen los módulos y se amplíen los catálogos con la creación de unidades independientes que, estarán formadas con los componentes que actualmente se encuentren destinados en la PLM de los Subsectores y que estén desarrollando la

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

actividad, nos informa que esa adaptación orgánica **sí que debe de contar con la aceptación del personal afectado**. Una vez realizada esa adaptación se procederá a ofertar las vacantes por provisión de **libre designación**.

Falta de material para los EIS:

Actualmente existe una falta de material para los EIS para el ejercicio de sus funciones en carretera. Desde hace un par de años se anunció la llegada de unas impresoras térmicas para poder realizar el trabajo propio de atestados en la carretera, y todavía no hay ninguna en las unidades, destacando que sí llegaron el papel para su uso. Además, sería conveniente que los equipos de investigación pudieran contar con un “trípode o monopie” para poder realizar las fotografías en los casos de las reconstrucciones de accidentes. En línea con lo anterior, cuando estas investigaciones se realizan en noche cerrada y sin iluminación, contar con un foco de luces tipo “LED” ayudaría y sería de gran importancia para poder realizar un trabajo de calidad. Durante la reunión se menciona la posibilidad que en las furgonetas de los equipos haya una especie de mampara de tela con soportes para la utilización en caso de accidentes graves, con el fin de preservar la identidad y la imagen de las víctimas.

Desde la Jefatura nos informan que en lo relativo a las impresoras sólo se ha recibido una y está adjudicada a las UNIS de Ciudad Real, se tiene previsto que se vayan recibiendo y conforme lleguen se repartirán. En las demás cuestiones planteadas sobre material necesario para se desarrollo de la actividad propia de investigación, a la Jefatura le parecen razonadas, por lo que manifiesta que se les haga llegar esas peticiones mediante escrito por los jefes de las UNIS para ver las posibilidades y formas para la adquisición.

Vacantes en reserva:

Existe un déficit considerable en este Sector en comparación con otros sectores de España. Se considera una necesidad conocer cuándo y en qué condiciones se ofertarán. Llama la atención que mientras en otros sectores tienen un número considerable de vacantes en reserva para la escala de Cabos y Guardias, el sector de Castilla La Mancha tenga un número paupérrimo de estas vacantes siendo el desglose de la siguiente manera: **Albacete 1, Ciudad Real 0, Cuenca 2, Guadalajara 0, Toledo 0 y Sector 1**.

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

En referente a este tema la Jefatura nos informa que por parte de la Agrupación se han elevado dos expedientes para incorporar vacantes en reserva con una estructura permanente y a nivel de todas las unidades. En esta primera fase se han aprobado un aumento de 85 vacantes para esta situación administrativa. Desde este Sector nos informan que se solicitó la cantidad de 18 vacantes, habiendo sido asignadas un total de 10, que irán distribuidas de la siguiente manera: Sector (1 Comandante, 1 Capitán, 1 Cabo 1º y 1 Guardia Civil), Sub-Albacete (1 Sargento 1º), Sub-Ciudad Real (1 Guardia Civil), Sub-Guadalajara UNIS (1 Guardia Civil) y Sub-Toledo (1 Cabo 1º, 1 Cabo EIS Talavera y 1 Guardia Civil).

Falta de personal operativo cronificada en las unidades:

La Jefatura muestra también preocupación en este sentido al ser un problema generalizado de toda la Agrupación, pero destaca que Castilla La Mancha se encuentra en la media de ocupación de los puestos de trabajo, ya que actualmente la plantilla de la Agrupación se encuentra en un 82% de ocupación, estando este Sector en el 83%. Sobre la operatividad del personal se nos indica que el 78% de ese personal está realizando funciones de Seguridad Vial y el resto servicios burocráticos.

Ruegos y preguntas

En este apartado, AUGC ha informado al mando del Sector aquellas cuestiones que nos han trasladado los representados a última hora, no pudiendo reflejarse en el orden del día. Desde la Jefatura se nos informa que no hay problema en afrontarlos. Siendo los siguientes:

- Situaciones puntuales de servicios unipersonales de las UNIS: Existe una problemática actual, motivada por el déficit de plantilla en algunas unidades de investigación que hace que se tengan que nombrar servicios unipersonales por imprevistos de última hora o por ausencia de personal suficiente en la planificación. Desde la Jefatura se nos recuerda que se tiene intención de potenciar las vacantes en esta modalidad de la especialidad con el objetivo de que todas las unidades puedan estar a turnos y así evitar en la medida de lo posible estas incidencias. De todas formas y comprometidos con la seguridad de los agentes, se recuerda que estos servicios se deben de realizar en base y que, si son requeridos por fuerza mayor, se disponga de acompañamiento por

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

otra fuerza para su traslado y actuación en le lugar preciso, con el objetivo que la persona en cuestión, no desarrolle su actividad solo.

- Ajuste de horas mensuales sobre la planificación por extensión de servicios; En este sentido, el mando no entiende la problemática en cuestión, ya que desde la Jefatura no se ha dado esa instrucción. Además, recuerda que las planificaciones se hacen con nombramiento de servicios incluyendo el horario y que sus modificaciones sólo se pueden hacer por necesidades de servicio, no siendo el ajuste de horas una de ellas. En este sentido hace mención que existen las horas remuneradas y en su exceso, los DSJ, figuras ambas contempladas en la Orden General. Sólo en el caso del que el descanso entre servicios se fuese a reducir en menos de 8 horas estará justificado el ajuste. Se compromete a recordar a los jefes de subsectores esta situación y en caso de reincidencia que se eleve la situación mediante instancia.
- Falta de formación y desconocimiento a la hora de la utilización del VIRTUAL PLAN: Tras esta información, se va a desarrollar un plan para enseñar de forma efectiva al personal. De esta formación se encargarán los equipos EPRAT, siguiendo la similitud con las AFUS.

