



REUNIÓN SEMESTRAL JEFATURA DE SECTOR CLM CON ASOCIACIONES

06-06-2025

Contenido

INTRODUCCIÓN	2
SUBOFICIAL COORDINADOR DE INCIDENCIAS:	1
FALTA DE REGULACIÓN DEL SUBOFICIAL DE LAS UNIS DEL SECTOR	2
AUTONOMÍA DE LOS CABOS DURANTE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO:	2
JORNADA DE SERVICIO DE 12 HORAS PARA LAS UNIS:	3
IMPLANTACIÓN DEL RÉGIMEN DE TURNOS:	3
FORMACIÓN DE PRIMEROS AUXILIOS Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS.	4
SITUACIÓN DEL PARQUE MÓVIL DEL SECTOR:	5
SERVICIO UNIPERSONAL UNIS:	5
DISTRIBUCIÓN ANUAL DE LOS DAS-R Y DF-R:	6
PREVISIÓN DE PUBLICACIÓN DE VACANTES EN EL SECTOR	7
PUESTO DE TRABAJO COTA	7
POLÍTICA A IMPLANTAR PARA RECUPERAR PERSONAL DE LAS UNIS Y EIS	8
INCENTIVOS ECONÓMICOS PARA COMPONENTES UNIS DEL SECTOR EN APOYO DE INCIDENCIAS SUBSECTOR DE TRÁFICO MADRID	8
CONTROLES DE DOS EFECTIVOS EN HORARIO NOCTURNO	9
RUEGOS Y PREGUNAS	10

INTRODUCCIÓN

El pasado día 6 de junio del presente año tuvo lugar, en la sala de juntas del acuartelamiento de la Zona de Castilla-La Mancha en Toledo, la reunión de trabajo correspondiente al primer semestre entre la Jefatura del Sector de Tráfico de Castilla-La Mancha y las Asociaciones Profesionales de la Guardia Civil (AAPP). La sesión, de aproximadamente tres horas de duración, contó con la presencia, por parte de la Jefatura, del Teniente Coronel Jefe de Sector, el Comandante Jefe de Operaciones, el Subteniente de la PLM del Sector y el Cabo Mayor del Sector como secretario. Por parte de las AAPP participaron:

Por UO: el Capitán destinado en el área de RRMM de la Agrupación.

Por ASES GC: el Subteniente destinado en el Subsector de Cuenca y el Brigada en situación de activo sin destino en la Comandancia de Toledo.

Por APC: el Cabo 1º destinado en la sección de información de la Zona de Castilla-La Mancha.

Por JUCIL: los Guardias Civiles destinados en el Puesto de Santa Olalla (TO) y en el Destacamento de Madridejos (TO).

Por AUGC: los Guardias Civiles destinados en las EIS de Manzanares (UNIS, CR) y en el Destacamento de Albacete (AB).

Por AEGC: el Cabo 1º destinado en el Destacamento de Pedroñeras (CU) y el Guardia Civil destinado en el Destacamento de Albacete (AB).

Por IGC: el Guardia Civil destinado en el Centro Penitenciario de Ocaña (TO).

La reunión transcurrió en un clima cordial, orientado a la presentación formal del nuevo equipo de mando de la Jefatura ante las asociaciones, así como a establecer las bases de trabajo para las futuras reuniones semestrales con el objetivo de alcanzar acuerdos beneficiosos para el conjunto de la Institución. Se trasladó la voluntad de colaboración y de apertura al diálogo por parte de la Jefatura, con el fin de abordar las cuestiones planteadas por los representantes de los trabajadores.

Durante la sesión se debatieron temas de especial relevancia como: **el desarrollo normativo y operativo para la implantación de las jornadas laborales a turnos, la posibilidad de establecer jornadas laborales de 12 horas, la preocupante falta de medios materiales en el parque móvil del Sector, la conveniencia de reforzar los controles nocturnos nombrados de dos efectivos con dotaciones de mayor personal, así como la problemática existente con las vacantes en reserva.** La Jefatura mostró, en líneas generales, una actitud receptiva y abierta a estudiar las diferentes propuestas formuladas por los representantes.

Desde AUGC, se subrayó la necesidad de que cualquier proceso de mejora real esté sustentado sobre cinco ejes fundamentales: **condiciones laborales dignas, desarrollo profesional efectivo, bienestar laboral, reconocimiento justo y una comunicación fluida y transparente.**

La reunión finalizó en un clima de aparente entendimiento, poniendo de manifiesto la intención de avanzar en soluciones concretas que repercutan positivamente en el personal y en el buen funcionamiento del servicio. No obstante, desde AUGC, y pese a valorar la predisposición mostrada por el nuevo equipo de mando, no podemos ocultar que sobrevuela un evidente escepticismo. Los continuos compromisos adquiridos en reuniones similares y que nunca se materializaron han generado un lógico desgaste y desconfianza entre los guardias civiles. Existe una sensación generalizada entre los compañeros de que estas reuniones, en demasiadas ocasiones, terminan por convertirse en meros ejercicios de cortesía sin repercusión práctica. Resultaría profundamente decepcionante, y no exento de consecuencias en el clima laboral, que nuevamente las buenas intenciones aquí expresadas quedaran, como tantas veces, en simples declaraciones sin avances tangibles.

A continuación, detallamos los temas discutidos:

SUBOFICIAL COORDINADOR DE INCIDENCIAS:

Desde la asociación de Suboficiales proponen el nombramiento de suboficial de servicio en la figura de “guardia combinada”. Esta figura está recogida en el artículo 6 de la Orden General de jornada y servicio, *“1. Es la modalidad de prestación del servicio que combina periodos de actividad y de localización”* computándose *“2. ...los servicios de esta modalidad con carácter general una duración de veinticuatro horas...”* *“...que será compatible con la prestación de un servicio de actividad de hasta 8 horas...”* *“3. Para el cómputo horario de los servicios de esta modalidad se tendrá en cuenta las horas prestadas de actividad y de localización, computando estas últimas a razón de quince minutos de tiempo efectivo, que tendrán la consideración de horas ordinarias...”*.

La Jefatura manifiesta que esta figura no está contemplada en la actualidad y que sólo se podría dar para primeros y segundos jefes de unidad, ya que la norma sólo lo establece con carácter excepcional. Además, se hace mención la OG 30/21, que en su artículo 22, apartado 8, determina que a los miembros de la Guardia Civil de la categoría de Suboficiales que no ejerzan mando de unidad se les asignarán preferentemente cometidos de coordinación, supervisión e impulso de los servicios, así como de resolución de incidencias, en el marco de las funciones genéricas de la especialidad que requieran una especial iniciativa acorde a su nivel de responsabilidad.

Sin perjuicio de la autoridad y responsabilidades de los Suboficiales que ejerzan las funciones de 2º Jefe de Destacamento, con carácter general, y, salvo casos particulares o la concurrencia de circunstancias especiales, se les nombrará servicio de “vigilancia de servicio”. Al nombrar el servicio, se le otorgará una especial autonomía al objeto de que pueda ejercer con mayor medida su iniciativa, sin que ello sea impedimento para que en algún periodo del servicio pueda prestar cometidos específicos.

En este punto, el representante de UO manifiesta que ese asunto debe de ser tratado a nivel Consejo Asesor, ya que es el órgano de deliberación y aprobación de las normativas y que todas las asociaciones deben de exponer su punto de vista, algo que desde AUGC corroboramos.

La jefatura manifiesta que por ahora se trabajará conforme a la OG 30/21, pero que se elevará propuesta a la Agrupación, para que sea la encargada de trabajar en el asunto.

FALTA DE REGULACIÓN DEL SUBOFICIAL DE LAS UNIS DEL SECTOR

El Jefe de Sector en este sentido manifiesta que están perfectamente reguladas las funciones de los suboficiales en las UNIS, existiendo dos variantes: por un lado, existe la figura de Suboficial segundo jefe de UNI y por otro lado la posibilidad de la creación del Suboficial jefe del GIAT. Ambas figuras estarían enclavadas dentro del organigrama de las UNIS.

AUTONOMÍA DE LOS CABOS DURANTE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO:

APC hace mención a la falta de autonomía a la hora del nombramiento del servicio a los Cabos y Cabos 1º, manifestando que como primer escalón de mando deben de disponer de libertad durante el servicio para que puedan ejercer sus funciones de mando sin estar supeditados a los cometidos del nombramiento del servicio.

Desde La Jefatura del Sector manifiestan que actualmente gozan de autonomía suficiente y que por lo tanto deben de asumir las responsabilidades de su cargo cuando presten servicio con otras patrullas. En este mismo punto, el Comandante manifiesta que no se puede dar “papeleta abierta” a patrullas con un Cabo, pero que durante la prestación del servicio pueden tomar decisiones y modificaciones relativas, siempre bajo el criterio de oportunidad.

En este punto AUGC manifiesta que lo que se debe de recalcar a las unidades es que se cumpla el procedimiento de servicio 1/23 sobre funciones y cometidos de los cabos y cabos 1º en la ATGC en el cual viene reseñado que:

Con independencia de aquellas unidades en las que los cabos ocupen destino de primer o segundo jefe, o tengan asignado el mando de algún equipo funcional, la normativa interna de la ATGC ha venido reconociendo a los cabos su rol de mando; así la vigente Orden General núm. 30/2021 por la que se regula la especialidad, en su artículo 22.8 expresamente dispone que *“A los cabos primeros y cabos que no ejerzan mando de unidad, se les asignarán, preferentemente, cometidos de coordinación, supervisión e impulso de los servicios, así como de resolución de incidencias, en el marco de las funciones genéricas de la especialidad”*.

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

Además, la misma normativa reseña que: *“Al nombrar el servicio en que un cabo ostente la jefatura de pareja, se le otorgará una especial autonomía al objeto de que pueda ejercer con mayor medida su iniciativa, sin que ello sea impedimento para que en algún periodo del servicio pueda prestar un servicio coordinado o desempeñar cometidos de puntos de verificación durante el servicio.”*

JORNADA DE SERVICIO DE 12 HORAS PARA LAS UNIS:

Este punto ha sido expuesto por las asociaciones JUCIL, AUGC, AEGC E IGC.

La Jefatura manifiesta que, de facto, ya hay una unidad que está trabajando con esta jornada laboral de 12 horas sin turno o cadencia fija. Siendo la UNI de Guadalajara y que, en otros Subsectores se está barajando la posibilidad de implantarla también. Pero para que se autorice, se debe de contar con la aceptación unánime de los componentes de la unidad. La jefatura en este punto es clara, y manifiesta que en el caso de que se solicite por parte de la unidad en cuestión, ellos no pondrán ninguna objeción.

En este punto AUGC deja clara su postura, la cual es que en el caso de que alguna unidad diera ese paso, no se debe de conformar con lo que consideramos un “parche” ya que el objetivo debe de ser la implantación de la jornada laboral a turnos de 12 horas.

Además, AUGC manifiesta que en caso de que haya alguna unidad que esté estudiando esa posibilidad, se realice una reunión informando los “pros y contras” de los servicios de 12 horas fuera del sistema a turnos, ya que consideramos que existen matices que se deben de conocer.

En este sentido el Teniente Coronel ve aceptada la propuesta, incluyendo además que, en caso de que alguna unidad iniciara estos servicios de 12 horas y no fueran del agrado del personal, se podría volver al sistema anterior sin ningún problema.

IMPLANTACIÓN DEL RÉGIMEN DE TURNOS:

Este punto ha sido expuesto por las asociaciones JUCIL, AUGC, AEGC E IGC.

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

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

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.

Desde la Jefatura nos informan que se tiene que seguir trabajando en ese sentido y que ellos son perfectamente conocedores de esta incipiente necesidad. Pero también se nos informa que se están enfrentando a dos problemas: uno la falta de personal operativo en las unidades, lo que dificulta el desarrollo y planificación del sistema a turnos y dos, el problema informático que existe con el “motor SIGO” que está impidiendo que más unidades entren a turnos, ya que existe un problema de contabilidad en las horas cuatrimestrales y hay ordenes desde Estado Mayor que hasta que no se resuelva, ninguna unidad más puede entrar al sistema a turnos.

Respecto al primer problema que plantea la Jefatura, AUGC manifiesta su disconformidad, ya que si se siguen los criterios exigidos (40 efectivos motoristas y 26 atestados) ninguna unidad podría entrar en turnos, plasmándose un grave perjuicio a los componentes destinados en el Sector. Además, AUGC manifiesta que, en la anterior reunión mantenida de manera bilateral, AUGC presentó un informe de viabilidad como prueba piloto de los dos núcleos operativos del Subsector de Albacete, donde se desarrolló un estudio del siguiente cuatrimestre (junio-septiembre) con la cadencia 6x5 de 8,5 horas, en la cual se elimina la primera noche de la cadencia en beneficio de los servicios de día y se introdujeron los grupos funcional de cinemómetros y transportes dejando evidencia de que si se trabaja de esta forma es viable. El Jefe del Sector manifiesta que dicho informe se está estudiando de manera minuciosa y que se está tomando en consideración por parte del grupo de trabajo existente para el desarrollo de los turnos en el Sector.

FORMACIÓN DE PRIMEROS AUXILIOS Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS.

El punto es expuesto por IGC, la cual solicita que se dé formación en primeros auxilios y extinción de incendios al personal operativo.

La Jefatura manifiesta que ya se está dando esa formación de primeros auxilios en las AFUS, resaltando que sólo falta el Subsector de Ciudad Real, pero va a dar órdenes que, en cuanto se retomen las AFUS, se imparta esa materia. Así mismo, nos informa que se está trabajando para dotar a los vehículos oficiales de un botiquín de primeros auxilios.

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

Respecto a la extinción de incendios entiende que se está refiriendo a las nociones básicas de actuación en caso de vehículo incendiado y en caso de accidente con vehículo eléctrico, por lo que toma nota y dará instrucciones a los jefes de subsectores para que hagan las gestiones oportunas con los servicios de extinción para que se imparta esa materia en las AFUS.

SITUACIÓN DEL PARQUE MÓVIL DEL SECTOR:

Actualmente existe una gran preocupación en este sentido, la actual flota de vehículos que cuenta la Agrupación de tráfico está pasando por una situación crítica. La disponibilidad y el estado de estos vehículos son cruciales no solo para el desempeño adecuado de las funciones operativas, sino también para garantizar la seguridad y bienestar tanto de los agentes como de la población en general. En este contexto, se abordaron preocupaciones relacionadas con la escasez de unidades, la antigüedad de los vehículos en servicio y la cantidad de kilómetros que acumulan, lo que plantea interrogantes sobre su eficacia y capacidad para cumplir con las demandas actuales de movilidad y respuesta ante situaciones de emergencia.

En este sentido la Jefatura mostro su comprensión en cuanto a nuestra preocupación, 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 para finales de año y principio del que viene, progresivamente se vaya renovando la flota en los casos más necesarios.

AUGC propone la posibilidad de comisionar vehículos de aquellas unidades que, por módulo de personal, la ratio entre estas dos variables sea más favorable, en favor de aquellas que su parque esté más mermado. El mando del Sector reconoce que es una apreciación acertada y que se propondrá a los jefes de Subsectores para que lo tengan presente como solución temporal.

SERVICIO UNIPERSONAL 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.

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

La Jefatura manifiesta que como norma general no deben de nombrarse esos servicios, pero que, si por razones excepcionales se nombran, estos servicios se deben de realizar en base y, si son requeridos por fuerza mayor, se disponga de acompañamiento por otra fuerza para su traslado si es posible, aunque durante la actuación en el lugar, siempre se deberá estar acompañado por una patrulla de la Agrupación o en su defecto por otra unidad territorial, con el objetivo que la persona en cuestión, no desarrolle su actividad sola.

DISTRIBUCIÓN ANUAL DE LOS DAS-R Y DF-R:

Esta cuestión es planteada por AEGC, la cual cuestiona el número de retribuidos a nombrar por las unidades y que esa opción no se pueda solicitar en planificación.

En respuesta, el mando del Sector aclara que se tiene asignado un presupuesto para esos servicios y desde el Sector se hace un reparto entre los Subsectores por razones de necesidad operativa. Además, el Sector hace hincapié en que estos servicios no están concebidos como un nombramiento ordinario de servicios, sino que el espíritu del DAS-R y DF-R se basa en servir un reforzamiento para aquellos servicios que se necesitan de un mayor personal y, por lo tanto, no deben de ser solicitados por interés del personal en planificación. Lo que aclara la Jefatura es que la adjudicación de esos servicios al personal interesado sea con principios de proporcionalidad, equidad y transparencia para evitar posibles suspicacias en sus nombramientos.

AUGC manifiesta que este tipo de nombramientos del servicio se deben de realizar para cuestiones concretas y de necesidad de refuerzo operativo, ya que de otra forma se estarían utilizando para amortiguar el déficit de plantilla o para ganar presencia innecesaria, ocasionando una merma económica a la bolsa de productividades. AUGC pone como ejemplo el cambio de criterio en el nombramiento de estos servicios en el Destacamento de Albacete, los cuales son ofertados para la realización de DOMAS y pruebas deportivas, algo que ha aumentado considerablemente el interés por la realización de estos servicios retribuidos.

PREVISIÓN DE PUBLICACIÓN DE VACANTES EN EL SECTOR

Desde la Jefatura también expresan su inquietud al respecto, ya que desde el Sector son conscientes de la problemática común en toda la Agrupación. Sin embargo, se destaca que Castilla La Mancha se encuentra en la media de ocupación de los puestos de trabajo. Actualmente, la Agrupación, arroja en datos de ocupación, un 82% de ocupación del catálogo de su plantilla activa, mientras que el Sector está en un 83%.

El Jefe de Sector nos hace llegar que, ahora mismo, la política de publicación de vacantes que tiene la Agrupación es cubrir primero los destinos llamados “menos apetecibles”, ya que son los que en peor situación se encuentran y necesitan personal. Del mismo modo, nos manifiesta que para el próximo movimiento se espera una oferta bastante más amplia de vacantes que la anterior y que, dentro del Sector, se ofertarán aquellos lugares que por catálogo tengan un mayor déficit, priorizando el Subsector de Toledo y los destacamentos próximos a Madrid.

PUESTO DE TRABAJO COTA

Este punto ha sido planteado por JUCIL, quien señala una problemática relacionada con la insonorización en el lugar de trabajo. JUCIL manifiesta que, los operadores se ven expuestos a un excesivo nivel de ruido al compartir espacio con el COS.

Sin embargo, la Jefatura expresa su escepticismo respecto a esta situación, ya que, en prácticamente todas las Comandancias del territorio nacional, COTA y COS operan de manera conjunta sin que se haya reportado que esta convivencia dificulte el desempeño laboral de los operadores debido a problemas de ruido

Por su parte, AUGC desea dejar constancia de que, durante períodos de vacaciones y permisos, la falta de personal impide la realización de la pausa de 30 minutos que está reglamentariamente establecida. Esto afecta el ejercicio de un derecho reconocido por la normativa, el cual, está siendo suprimido de forma planificada y no por causas sobrevenidas.

En relación con este asunto, la Jefatura es consciente de la escasez de personal y sugiere, como medida temporal, solicitar la colaboración de los compañeros del COS para cubrir esos 30 minutos de pausa. Propone dividir dicha pausa en dos periodos de

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

15 minutos y solicita que, en caso de presentarse algún inconveniente en la colaboración, se comunique con prontitud.

POLÍTICA A IMPLANTAR PARA RECUPERAR PERSONAL DE LAS UNIS Y EIS

La Jefatura manifiesta que la Agrupación está elaborando un plan con el objetivo de recuperar y reforzar el personal destinado en las (UNIS) y (EIS), consistiendo en el desarrollo de un plan estratégico centrado en la revalorización y profesionalización de la especialidad de Atestados, últimamente percibida como poco atractiva para muchos efectivos.

Esta política se articula sobre tres ejes fundamentales:

- Implantación de un sistema de turnos atractivo y compatible con la conciliación.
- Incorporación de Guardias Alumnos en Prácticas (GAP) que puedan realizar el curso y así rejuvenecer plantillas.
- Profesionalización y valorización del área de Atestados, con protocolos claros de actuación y el reconocimiento del trabajo técnico que implica esta especialidad.

Con estas medidas, se pretende no solo aumentar efectivos que actualmente están destinados en otras unidades, sino también consolidar una estructura de personal motivada, formada y estable dentro de la especialidad de Atestados.

INCENTIVOS ECONÓMICOS PARA COMPONENTES UNIS DEL SECTOR EN APOYO DE INICIDENCIAS SUBSECTOR DE TRÁFICO MADRID

El Jefe de Sector con relación a este punto, manifiesta que la normativa de productividades está actualmente regulada por Orden General y que sólo se pueden otorgar en los casos que están contemplados por dicha norma, pero que no tiene conocimiento que se están dando estos casos de manera generalizada, más allá de algún caso puntual.

CONTROLES DE DOS EFECTIVOS EN HORARIO NOCTURNO

Este punto es expuesto por AUGC, argumentándolo de la siguiente manera:

Desde AUGC se ha trasladado la preocupación por el nombramiento de controles de alcoholemia en horario nocturno con dotaciones reducidas, compuestas únicamente por dos agentes. Esta práctica, que se ha observado en algunos servicios, genera una modificación sustancial en las condiciones de trabajo, especialmente en lo relativo a la seguridad operativa de los componentes.

Se recuerda que la modificación de las normas sobre dispositivos operativos de 2010 no habilita de forma expresa la realización de controles nocturnos con tan solo dos efectivos. Aunque una sentencia reciente del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León (25/2025) ha considerado compatible esta práctica con la normativa vigente, dicha sentencia no sienta jurisprudencia, al no emanar del Tribunal Supremo ni contar con reiteración en pronunciamientos similares. Así lo han establecido resoluciones como la STS 1423/2022 y la STSJ Madrid 321/2023, que subrayan que una única interpretación autonómica no genera doctrina jurisprudencial vinculante.

Además, se subraya que cualquier modificación que afecte a la seguridad o condiciones laborales debe ser evaluada conforme a lo establecido en el artículo 16 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales y en el artículo 4 del Real Decreto 179/2005. Esto implica que los controles con dotaciones reducidas deberían ser objeto de evaluación de riesgos previa, por parte del servicio de prevención correspondiente, antes de su implantación.

En relación con la operatividad, se señala que la Circular 1/2015 solo avala controles con dos agentes en condiciones concretas, existiendo una clara distribución de funciones entre escalones. En un servicio reducido, realizar simultáneamente tareas de detención, control y prueba de alcoholemia compromete la eficacia operativa y la seguridad física de los intervinientes.

Ante esta exposición, la Jefatura ha manifestado que:

Es consciente de la problemática existente y de la situación actual en materia de seguridad y delincuencia. Considera que los controles nocturnos con dos efectivos no se nombran de forma general, y que, en caso de producirse, se trata de situaciones puntuales y excepcionales.

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

No obstante, se compromete a emitir instrucciones a los Subsectores para evitar que este tipo de servicios se consoliden como práctica habitual. Se impulsará la realización de controles conjuntos con equipos de Atestados, otros destacamentos o incluso con patrullas de Seguridad Ciudadana, a fin de garantizar la seguridad y eficacia del servicio.

Desde AUGC se valora positivamente este compromiso, aunque se insiste en la necesidad de realizar un seguimiento real de su cumplimiento, dado que los controles con dos agentes en horario nocturno han sido observados con cierta frecuencia en algunos destinos. Se solicita que las medidas adoptadas se reflejen por escrito y se actúe con diligencia.

RUEGOS Y PREGUNAS

1. AUGC expone que se ha solicitado una evaluación urgente del riesgo por estrés térmico para motoristas de la Agrupación de Tráfico tras la implantación del chaleco airbag

La Asociación Unificada de Guardias Civiles (AUGC), ha presentado un escrito formal al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales solicitando una evaluación técnica y actualizada del riesgo por estrés térmico en los servicios prestados con motocicleta por parte de la Agrupación de Tráfico.

Esta iniciativa responde a la reciente dotación obligatoria del chaleco airbag a los motoristas, un equipo que, si bien incrementa la seguridad pasiva frente a traumatismos, supone una carga térmica adicional significativa. Se trata de una prenda ajustada, poco ventilada y fabricada con materiales que dificultan la disipación del calor corporal, agravando el riesgo de sufrir golpes de calor, fatiga térmica o deshidratación durante el servicio, especialmente en las jornadas de verano.

Actualmente, la instrucción operativa de la Agrupación establece que no se prestará servicio con motocicleta si la temperatura ambiental es superior a 35 °C. Sin embargo, esta limitación no se basa en una evaluación formal de riesgos térmicos actualizada, ni tienen en cuenta el nuevo contexto generado por la incorporación del chaleco airbag ni las condiciones ambientales reales que afrontan los agentes, en especial en zonas climáticas cálidas como es el caso de Castilla La Mancha.

REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

En respuesta el jefe del Sector manifiesta que se estará a la espera de la respuesta que se reciba por parte de RRLL. Y recuerda que por parte de esta Jefatura no existe impedimento para que el servicio se realice en turismo si se observan que las condiciones climatológicas son adversas por altas temperaturas.

2. AUGC solicita la posibilidad que los componentes de las UNIS en servicio de 12 horas se puedan desplazar a sus domicilios a efectuar la comida/cena al no disponer de lugares adecuados para poder realizarlos con condiciones dignas.

La Jefatura manifiesta que, por su parte no existe inconveniente si las distancias son cortas y que, está seguro de que por parte de cada Subsector se llegarán a entendimientos para que se pueda realizar.

