



# REUNIÓN SEMESTRAL JEFATURA DE SECTOR CLM CON ASOCIACIONES

16-12-2025

# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

## Contenido

INTRODUCCIÓN	2
JORNADA DE SERVICIO DE 12 HORAS PARA LAS UNIS:	4
IMPLANTACIÓN DEL RÉGIMEN DE TURNOS:	6
PAPELETAS SERVICIO CON MÚLTIPLES COMPETENCIAS QUE DEJAN CON POCA INICIATIVA A LOS AGENTES DE SERVICIO.	8
SITUACIÓN DEL PARQUE MÓVIL DEL SECTOR:	9
PROBLEMÁTICA DE LA FALTA DE PERSONAL EN EL SECTOR:	10
PROBLEMÁTICA NO RESPETAR DESCANSOS DE 11 HORAS Y RECORTE DEL DS INICIADO DE MAÑANA:	11
INFORMACIÓN SOBRE INSTRUCCIONES DE FODA EN DIFERIDO.	13
PREVISIÓN VACANTES EN SECTOR, PERSONAL EN RESERVA.	13
RETRIBUCIÓN SERVICIOS AL PERSONAL DE COTA DASR Y DFR	15
DEPENDENCIAS DEFICIENTES EN SUBSECTORES Y DTOS. (VESTUARIOS Y SALAS DESCANSO DE 12 HORAS)	15
BOTIQUINES DE PRIMEROS AUXILIOS EN VEHÍCULOS PATRULLA.	17
RUEGOS Y PREGUNAS	18

## INTRODUCCIÓN

# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

En fecha reciente tuvo lugar la reunión de trabajo semestral entre la Jefatura del Sector de Tráfico de Castilla-La Mancha y las Asociaciones Profesionales de la Guardia Civil (AAPP), celebrada en dependencias oficiales del Sector. La sesión contó con la presencia del equipo de mando del Sector y de los representantes de las distintas asociaciones profesionales con representación en la Agrupación de Tráfico.

La reunión se desarrolló en un clima de corrección institucional y diálogo formal, abordándose un elevado número de cuestiones de especial relevancia que afectan de manera directa a las condiciones laborales, a la organización del servicio y a la seguridad tanto del personal como de los ciudadanos. Los temas tratados evidencian que muchos de los problemas que afectan al Sector de Tráfico de Castilla-La Mancha continúan siendo estructurales y arrastrados en el tiempo, pese a haber sido ya expuestos en reuniones anteriores.

Durante la sesión se trataron, entre otros asuntos, la implantación del régimen de turnos y el modelo de cadencias a aplicar, las jornadas de servicio de 12 horas en las UNIS, la grave problemática derivada de la falta de personal, el incumplimiento del descanso mínimo de 11 horas entre servicios y la situación del parque móvil, entre otros temas tratados.

Desde AUGC se trasladaron planteamientos claros y argumentados, centrados en la necesidad de que cualquier medida organizativa se sustente en criterios de previsibilidad, seguridad jurídica, prevención de riesgos laborales y respeto a los derechos del personal. Se insistió especialmente en que soluciones concebidas como temporales no pueden consolidarse como definitivas, ni trasladar de forma sistemática al personal las consecuencias de la falta de planificación, medios o efectivos.

La Jefatura del Sector expuso las limitaciones existentes en determinadas materias, especialmente en aquellas que dependen de instancias superiores, trasladando en varios puntos su coincidencia con las preocupaciones manifestadas por las asociaciones y adquiriendo compromisos de seguimiento, revisión o corrección en aspectos concretos. No obstante, quedó patente que una parte significativa de las soluciones planteadas siguen condicionadas a decisiones ajenas al propio Sector, lo que genera incertidumbre sobre los plazos reales de ejecución.

Desde AUGC se valoró la disposición al diálogo mostrada por la Jefatura, pero se recordó que la credibilidad de estos encuentros depende necesariamente de la materialización efectiva de los compromisos adquiridos. La experiencia acumulada en reuniones anteriores obliga a mantener una postura prudente y vigilante, ya que

# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

el reiterado incumplimiento de acuerdos pasados ha generado un lógico desgaste y una creciente desconfianza entre los guardias civiles del Sector.

AUGC seguirá exigiendo que las palabras se traduzcan en hechos y que las decisiones adoptadas tengan un impacto real y positivo en las condiciones laborales, en la seguridad del servicio y en el funcionamiento de la Agrupación de Tráfico.

A continuación, se detallan los asuntos tratados y las respuestas ofrecidas por la Jefatura del Sector

## JORNADA DE SERVICIO DE 12 HORAS PARA LAS UNIS:

Este punto ha sido expuesto por la asociación **AUGC**.

# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

- **Propuesta y argumentación de AUGC**

Desde AUGC se expuso que en algunas Unidades de Investigación de Siniestros Viales (UNIS) se vienen realizando jornadas de servicio de 12 horas, un modelo que no se cuestiona en sí mismo y que es asumido por los componentes de estas unidades, siempre que su aplicación se realice con criterios claros, previsibles y correctamente definidos.

El problema surge cuando estas jornadas se desarrollan sin una delimitación precisa de cometidos, con un aumento de cometidos programados (PVAD) o mediante modificaciones de las cadencias inicialmente establecidas en la planificación mensual. Estas prácticas convierten la planificación en un sistema imprevisible y excesivamente cambiante, motivado en muchos casos por la necesidad de ajustar el cómputo horario a final de mes, desvirtuando el propio concepto de planificación.

AUGC recordó que las jornadas prolongadas requieren una planificación especialmente cuidadosa, conforme a los principios de organización del trabajo y prevención de riesgos laborales, y que en el ámbito de la investigación de accidentes —con elevada carga emocional y responsabilidad jurídica— la indefinición de funciones incrementa el riesgo de errores y genera una sobrecarga innecesaria.

Por todo ello, AUGC exigió mantener las jornadas de 12 horas en las UNIS, pero con una definición clara y previa de cometidos, limitando la acumulación de funciones ajenas a la investigación y estableciendo criterios objetivos sobre cuándo y cómo pueden modificarse las circunstancias del servicio. Asimismo, se trasladó que la ampliación de la jornada no debe implicar un aumento desproporcionado de la carga de trabajo, ni más controles ni más horas continuadas en carretera, al tratarse ya de un esfuerzo adicional relevante para el personal.

- **Respuesta de la Jefatura del Sector**

Desde la Jefatura del Sector se manifestó ser plenamente conocedora de la falta de personal existente en la especialidad, y en particular en las unidades de investigación de siniestros viales, indicando que esta carencia ha motivado la posibilidad de autorizar servicios de 12 horas con el objetivo de mantener la eficiencia del servicio con el potencial disponible.

La Jefatura hizo hincapié en que la implantación de este tipo de servicios requiere, necesariamente, la voluntariedad de todos los integrantes de la unidad en la que se vaya a aplicar, así como el visto bueno del jefe del Subsector correspondiente, no existiendo inconveniente por parte del Sector siempre que se cumplan estas dos premisas.

# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

Asimismo, se indicó que en las unidades que realicen servicios de 12 horas deberán habilitarse dependencias adecuadas para el descanso durante la comida o cena, que deberán contar, como mínimo, con mesa, sillas, microondas, frigorífico y utensilios básicos para garantizar un descanso digno.

AUGC trasladó que la autorización de servicios de 12 horas no debe convertirse en un hándicap para la futura implantación del régimen de turnos cuando se alcance el personal mínimo necesario, ni entenderse como una solución definitiva. En este sentido, la Jefatura manifestó que continuará solicitando las vacantes necesarias para poder implantar los turnos, señalando que los servicios de 12 horas deben considerarse una medida temporal y de transición hacia un futuro sistema de turnos.

Finalmente, respecto a la carga de trabajo asociada a estas jornadas, la Jefatura coincidió con AUGC en que la ampliación horaria no debe conllevar un incremento excesivo de controles o de horas en carretera, tomando nota de lo expuesto y solicitando que, en caso de detectarse situaciones contrarias, se comuniquen para su corrección.

## IMPLANTACIÓN DEL RÉGIMEN DE TURNOS:

Este punto ha sido expuesto por las asociaciones **AUGC, JUCIL Y AEGC**.

- **Propuesta y argumentación de AUGC**

AUGC expuso que la propia Jefatura de la Agrupación de Tráfico ha anunciado públicamente la implantación de un régimen de turnos en la Guardia Civil de Tráfico, concretando los modelos 6x5 (MMMTNSLLLL) para motoristas y 3x5 (MMNSLLLL) para los equipos de investigación. Este anuncio ha generado una expectativa legítima entre los componentes de la especialidad, al tratarse de una mejora largamente demandada.

Sin embargo, se trasladó que en el Sector de Tráfico de Castilla-La Mancha se está planteando implantar un modelo distinto, concretamente el 5x4 (MMTTNSLLL), que no cuenta con la aceptación mayoritaria del personal y que se percibe como un sistema impuesto, sin consenso ni participación real de los componentes afectados.

AUGC advirtió que la implantación de un modelo diferente al anunciado por la Jefatura de la Agrupación generaría un agravio comparativo con otros sectores donde sí se apliquen los sistemas 6x5 y 3x5, rompiendo la homogeneidad organizativa dentro de la especialidad. Asimismo, se expuso que un sistema sin

# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

aceptación mayoritaria provocaría rechazo del personal, pérdida de motivación, incremento del conflicto interno y un deterioro del clima laboral, con el consiguiente riesgo de fracaso del modelo.

Por todo ello, AUGC solicitó que el Sector de Tráfico de Castilla-La Mancha se alinease con los modelos anunciados por la Jefatura de la Agrupación y que cualquier implantación se realizase con participación real del personal y mediante una propuesta consensuada.

- **Respuesta de la Jefatura del Sector**

La Jefatura informó que hace unos meses se inició un estudio de viabilidad para la implantación del sistema de turnos en el Sector. De dicho estudio se concluye que las provincias de Toledo, Ciudad Real, Cuenca y Albacete pueden desarrollar el sistema, quedando Toledo dividida en dos núcleos operativos (Toledo y Talavera) y el resto de las provincias con un único núcleo operativo. La provincia de Guadalajara quedaría inicialmente fuera debido a la escasez de componentes.

Asimismo, la Jefatura manifestó que desde el Sector se han elevado informes favorables a Estado Mayor y que se está a la espera de su aprobación, con previsión de inicio en el mes de febrero.

El modelo inicialmente elegido por el Sector es el 5x4, al considerar que las necesidades operativas requieren mayor potencial en horarios de mañana y tarde en detrimento de la noche, siendo este uno de los motivos para no optar por el 6x5. La Jefatura reconoció expresamente que este sistema no es del agrado del personal, pero se ha elegido por criterios operativos.

AUGC recordó que en el mes de mayo se presentó un estudio que demostraba la viabilidad del sistema 6x5, eliminando la primera noche en favor de servicios de mañana y tarde, mediante cadencias secuenciales que garantizan el mismo potencial operativo en los horarios requeridos por el Sector. La Jefatura manifestó que dicho informe fue tenido en cuenta y que de él se extrajeron conclusiones que han influido en el planteamiento actual, si bien la cadencia finalmente elegida respondió a criterios de operatividad.

AUGC trasladó igualmente la problemática surgida en otros Subsectores donde se implantó la cadencia 5x4 y que posteriormente tuvo que ser modificada debido a los problemas generados en el personal, realizando un llamamiento a la reflexión y recordando que un sistema aceptado por los trabajadores es siempre más eficaz y productivo que uno impuesto.

# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

Finalmente, tras la exposición de argumentos por parte de AUGC y la coincidencia con lo manifestado por el resto de las asociaciones profesionales, la Jefatura se comprometió a revisar el sistema de turnos y a trabajar para que, en caso de que Estado Mayor autorice la implantación en febrero, se pueda aplicar el turno propuesto por AUGC.

Por otro lado, la Jefatura informó de que ha dado instrucciones para que, en la medida de lo posible, se reduzcan al máximo los contadores de DAS del personal afectado y que, en caso de no ser posible, se ha elevado consulta a la Dirección para permitir el nombramiento de más de dos DAS en el mes, con el fin de evitar que se pierdan si finalmente se inicia el sistema de turnos.

## PAPELETAS SERVICIO CON MÚLTIPLES COMPETENCIAS QUE DEJAN CON POCA INICIATIVA A LOS AGENTES DE SERVICIO.

Este punto ha sido expuesto por la asociación **IGC**.

El representante manifiesta una carga excesiva que tienen las patrullas durante la realización del servicio previsto en la papeleta de servicio, y solicita que se reduzcan dichos cometidos (PVAD).

La Jefatura manifiesta que con la llegada de la nueva dirección del sector ya se eliminaron puntos de estacionamiento en las ordenes de servicio (puntos de alta visibilidad) y se tomó la decisión que el tercer punto de verificación de alcoholemia fuera a decisión de la propia pareja de servicio, con el objetivo de hacer más flexible la realización de este. Así mismo recuerda que para servicios de duración de 6 horas sólo se está obligado a la realización de un punto de PVAD, lo que demuestra que se deja libre iniciativa para que durante el resto del servicio los componentes puedan tener iniciativa.

En este sentido AUGC hace mención que el problema no reside tanto en el número excesivo de cometidos, sino en el encorsetamiento en ocasiones de las papeletas de servicio, ya que nos encontramos con ordenes de servicio que se repiten con las mismas carreteras, limitando la actuación del personal a carreteras muy concretas y tramos kilométricos excesivamente delimitados. AUGC expone que la seguridad vial exige una actuación flexible y adaptada a la realidad cambiante del tráfico y de la siniestralidad. La excesiva limitación de las zonas de vigilancia reduce la capacidad preventiva del servicio y contradice el principio de iniciativa profesional



# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

del guardia civil de tráfico, que debe poder adaptar su actuación a las circunstancias reales del momento, con escaso margen de iniciativa. Por eso AUGC solicita una revisión de las ordenes de servicio para ampliar y flexibilizar las demarcaciones de vigilancia.

En este sentido la jefatura nos comenta que ellos revisan las papeletas y que creen que las ordenes de servicio son lo suficientemente extensas y que los jefes de destacamento son los encargados de nombrar aquellas carreteras con mayor siniestrabilidad, considerando que en todo caso son estos los que deben de tomar la decisión.

## SITUACIÓN DEL PARQUE MÓVIL DEL SECTOR:

Este punto ha sido expuesto por las asociaciones **AUGC e IGC**.

- **Propuesta y argumentación de AUGC**

AUGC recordó que desde la Jefatura del Sector se anunció que para finales de año se adoptarían medidas para mejorar el parque móvil. Sin embargo, a día de hoy, dichas medidas no se han materializado y la situación ha empeorado de forma notable debido a un déficit creciente de vehículos operativos.

La falta de incorporaciones y la no ejecución de lo anunciado ha provocado que algunas unidades no dispongan de vehículos suficientes para cubrir el servicio ordinario, circunstancia especialmente preocupante en la época del año en la que nos encontramos.

AUGC expuso que la insuficiencia de vehículos compromete directamente la capacidad de respuesta del servicio y obliga a prolongar el uso de vehículos con elevada antigüedad y kilometraje, incrementando el riesgo para los agentes y afectando a la eficacia del servicio. Existe un déficit real de vehículos en varias unidades, lo que está mermando la operatividad y generando una clara sensación de abandono entre el personal.

Por todo ello, AUGC solicitó el cumplimiento de los compromisos anunciados y que se informe de un calendario claro y verificable para reforzar y renovar el parque móvil del Sector.

- **Respuesta de la Jefatura del Sector**

# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

La Jefatura manifestó compartir la preocupación por la falta de vehículos, si bien indicó que la solución a este problema no depende directamente del Sector, sino del Área de Recursos Materiales de la Agrupación, señalando además la existencia de dificultades presupuestarias que afectan a las licitaciones necesarias.

No obstante, informó de que previsiblemente, a finales del mes de enero, el Sector recibirá 16 vehículos tipo BMW X3, aclarando que su asignación concreta a las distintas unidades no está en manos del Sector, sino que es competencia directa del Área de Recursos Materiales, la cual aplica criterios de adjudicación basados en déficit de catálogo, existencia de vehículos antieconómicos y antigüedad de estos.

Asimismo, se informó de la próxima recepción de 29 motocicletas, que se distribuirán entre diversas unidades del Sector. En este sentido, la Jefatura explicó que los criterios de renovación de motocicletas difieren de los de los vehículos de cuatro ruedas, priorizándose aquellas unidades que realizan un mayor número de kilómetros en este medio.

En relación con los vehículos destinados a las UNIS, la Jefatura indicó que no está prevista ninguna adjudicación próxima, aunque manifestó ser conocedora de la falta de vehículos existente en estas unidades.

Finalmente, la Jefatura recordó la posibilidad de comisionar vehículos desde aquellas unidades cuya ratio entre personal y parque móvil sea más favorable, en beneficio de las unidades más deficitarias, comprometiéndose a revisar esta circunstancia.

## PROBLEMÁTICA DE LA FALTA DE PERSONAL EN EL SECTOR:

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

- **Propuesta y argumentación de AUGC**

AUGC expuso que la falta de personal operativo en el Sector de Tráfico de Castilla-La Mancha es un problema cronificado, que obliga a las unidades a trabajar de forma permanente al límite de sus capacidades. Si bien los porcentajes de ocupación de plantilla pueden situarse en la media estadística, estos datos no reflejan la realidad operativa diaria ni la presión constante que soportan las unidades.

Este déficit de personal tiene un impacto directo tanto operativo como humano, al obligar a los componentes de servicio a asumir una sobrecarga continuada de

# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

trabajo, dificultar la concesión de permisos, vacaciones y descansos reglamentarios, y provocar un aumento progresivo del desgaste profesional y la desmotivación.

Por todo ello, AUGC solicitó un refuerzo real de las plantillas operativas, una revisión de los catálogos de puestos de trabajo y la reposición inmediata de las vacantes no ofertadas en catálogo, como medidas necesarias para garantizar un servicio sostenible y unas condiciones laborales dignas.

- **Respuesta de la Jefatura del Sector**

La Jefatura informó que, en la última oferta de vacantes, el Sector solicitó expresamente la cobertura de aquellas con mayor necesidad operativa, especialmente en la provincia de Toledo y en los destacamentos limítrofes con la Comunidad de Madrid. No obstante, las vacantes finalmente asignadas fueron las que la Jefatura de Personal consideró oportunas, al no estar en manos del Sector la decisión final sobre la política de personal.

En este sentido, la Jefatura manifestó que la gestión de personal excede las competencias del Sector, si bien mostró ser plenamente consciente de las necesidades operativas existentes y del déficit generalizado que afecta a toda la Agrupación de Tráfico. Asimismo, se comprometió a seguir solicitando las vacantes necesarias para paliar esta situación en futuras ofertas.

## PROBLEMÁTICA NO RESPETAR DESCANSOS DE 11 HORAS Y RECORTE DEL DS INICIADO DE MAÑANA:

Este punto ha sido expuesto por las asociaciones **AUGC y JUCIL**.

- **Propuesta y argumentación de AUGC**

AUGC expuso que en el Sector de Tráfico de Castilla-La Mancha se vienen produciendo de forma reiterada situaciones en las que no se respeta el descanso mínimo de 11 horas entre servicios. Se trasladó que estos incumplimientos no obedecen únicamente a causas excepcionales, imprevistas o de fuerza mayor, sino que en numerosos casos derivan directamente de la planificación mensual del servicio o de modificaciones posteriores realizadas para ajustar el cómputo horario.

Se puso de manifiesto que estas prácticas se han ido normalizando en una especialidad eminentemente operativa, donde el servicio implica conducción prolongada, intervención en accidentes de tráfico —en muchos casos graves o con fallecidos—, realización de controles en vía pública y toma de decisiones bajo

# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

presión, circunstancias claramente incompatibles con la falta de un descanso suficiente entre jornadas.

AUGC recordó que el descanso mínimo de 11 horas constituye una garantía básica de protección de la salud y la seguridad del personal y una medida esencial de prevención de riesgos laborales, cuya finalidad no es administrativa, sino asegurar la recuperación física, mental y cognitiva del agente, garantizando niveles adecuados de atención, reflejos y capacidad de reacción.

Asimismo, se expuso que la reducción o supresión de este descanso incrementa directamente el riesgo de fatiga acumulada, uno de los principales factores de accidentes laborales y de tráfico, riesgo que se ve especialmente agravado en el ámbito de la Agrupación de Tráfico por la exposición permanente al peligro en carretera.

Por todo ello, AUGC exigió el respeto estricto y sistemático del descanso mínimo de 11 horas entre servicios, limitando cualquier reducción a supuestos absolutamente excepcionales, debidamente justificados y documentados, así como una planificación mensual realista y responsable que evite ajustes posteriores que vulneren este derecho básico.

- **Respuesta de la Jefatura del Sector**

La Jefatura manifestó que actualmente se están revisando de forma regular los cuadrantes y órdenes de servicio con el objetivo de evitar que la reducción del descanso se realice de manera genérica. En este contexto, recordó que la normativa contempla determinadas excepciones para la reducción de dicho descanso, entre ellas la necesidad organizativa del servicio, lo que podría justificar en algunos casos un recorte puntual.

Desde AUGC se respondió que las causas que permiten la reducción del descanso ya han sido claramente delimitadas por la jurisprudencia, señalando que únicamente las situaciones sobrevenidas y no planificadas constituyen una excepción válida para reducir el descanso hasta las 8 horas. Asimismo, se insistió en que la falta de medios de la Administración no puede utilizarse como excusa para el recorte de un derecho reconocido incluso por instancias europeas.

Finalmente, la Jefatura del Sector se comprometió a vigilar de forma más exhaustiva que la reducción del descanso de 11 horas no se realice de manera generalizada, sino únicamente de forma extraordinaria, y a que, en caso de detectarse estos recortes, se avise a los distintos jefes de Subsector para que adopten las medidas correctoras oportunas.

## INFORMACIÓN SOBRE INSTRUCCIONES DE FODA EN DIFERIDO.

Este punto ha sido expuesto por la asociación **JUCIL**.

El representante manifestó que en numerosas ocasiones las patrullas de servicio se ven obligadas a desplazarse a distancias muy largas para la simple confección de un FODA en supuestos de atropello a animales, actuaciones que no conllevan riesgo para la circulación y cuyo objetivo principal es facilitar la tramitación de los daños por parte de las compañías aseguradoras.

Se trasladó que este tipo de desplazamientos supone una utilización ineficiente de los recursos disponibles, detrayendo patrullas de funciones de vigilancia y prevención en carretera.

- **Respuesta de la Jefatura del Sector**

La Jefatura informó que actualmente el 47 % de los siniestros en Castilla-La Mancha están causados por animales sueltos en la calzada, circunstancia que motivó la implantación del sistema de FODA en diferido, con el objetivo de dar respuesta al ciudadano y utilizar de forma más eficiente la fuerza disponible.

Asimismo, se recordó que para la aplicación del FODA en diferido es imprescindible el consentimiento del ciudadano, y que en aquellos casos en los que éste solicite expresamente la presencia de una patrulla en el lugar del accidente, se deberá acudir.

Finalmente, la Jefatura manifestó que se realizará un recordatorio al personal COTA para que se active con mayor frecuencia el protocolo de FODA en diferido en aquellos supuestos en los que sea procedente.

## PREVISIÓN VACANTES EN SECTOR, PERSONAL EN RESERVA.

Este punto ha sido expuesto por las asociaciones **AUGC, JUCIL e IGC**.

- **Propuesta y argumentación de AUGC**

# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

AUGC expuso que el número de vacantes de personal en situación de reserva en el Sector de Tráfico de Castilla-La Mancha resulta claramente insuficiente y desproporcionado si se compara con otros sectores de Tráfico. Esta carencia limita de forma notable la capacidad del Sector para reforzar determinadas funciones y aliviar la carga de trabajo del personal en servicio activo.

Se recordó que la figura del personal en reserva está plenamente prevista en la organización y ya se encuentra implantada con mayor amplitud en otros ámbitos territoriales. Sin embargo, en Castilla-La Mancha la dotación de vacantes en esta situación es mínima, lo que genera un agravio comparativo y una pérdida de oportunidades organizativas para reforzar el servicio.

Por todo ello, AUGC solicitó un incremento real y proporcional de las vacantes de personal en situación de reserva en el Sector, así como información clara y transparente sobre las vacantes que puedan generarse en el próximo movimiento, con el objetivo de reforzar la organización, reducir la sobrecarga del personal operativo y aprovechar de forma eficaz un recurso ya existente en la Institución.

- **Respuesta de la Jefatura del Sector**

La Jefatura informó que el catálogo actual de vacantes en situación de reserva en el Sector asciende a 20 efectivos, distribuidos de la siguiente forma: Sector (5), Toledo (3), Cuenca (3), Ciudad Real (3), Guadalajara (2) y Albacete (2). Asimismo, se indicó que actualmente existen dos vacantes pendientes de cubrir, correspondientes a un puesto de Comandante y otro de Brigada/Subteniente, ambos adscritos al Sector.

La Jefatura explicó que existe una problemática general en la especialidad para la aprobación de este tipo de vacantes, ya que la DGT no autoriza la totalidad de las plazas solicitadas, pese al elevado CES existente, priorizando la cobertura de puestos en servicio activo.

Asimismo, se indicó que desde la Dirección se sigue una política de priorización de las vacantes en reserva para las escalas de oficiales y suboficiales, debido a la limitación de edad para permanecer en activo en dichas escalas (61 y 60 años respectivamente), frente a los guardias civiles, que pueden continuar en servicio activo hasta los 65 años, opción por la que muchos optan.

Finalmente, se detalló que, de las 20 vacantes actuales en reserva del Sector, **8 corresponden a las escalas de oficiales y suboficiales, 4 a cabos y 8 a guardias**

## RETRIBUCIÓN SERVICIOS AL PERSONAL DE COTA DASR Y DFR

Este punto ha sido expuesto por la asociación **AUGC**.

- **Propuesta y argumentación de AUGC**

AUGC expuso que el personal destinado en COTA no se le estaba dando la posibilidad de realizar servicios DASR y DFR, a diferencia del personal de motoristas y de los equipos de atestados, a quienes sí se les permite dentro de los límites establecidos.

Se trasladó que esta situación genera un agravio comparativo evidente, falta de reconocimiento del trabajo realizado, desmotivación progresiva del personal y dificultades añadidas para cubrir y mantener estos destinos.

Por todo ello, AUGC solicitó que se permita al personal COTA la realización de servicios DASR y DFR en las mismas condiciones que al resto de unidades del Sector, garantizando un trato homogéneo y equitativo dentro de la especialidad.

- **Respuesta de la Jefatura del Sector**

La Jefatura manifestó que ya se han dado instrucciones para que estos servicios retribuidos se distribuyan al personal COTA cuando sea necesario atender necesidades operativas, de la misma forma que se hace con el resto de las unidades del Sector.

Asimismo, recordó que el personal COTA también desarrolla funciones operativas y señaló que la realización de DASR y DFR deberá aplicarse especialmente en aquellos supuestos en los que, por falta de personal, sea necesario un refuerzo operativo.

## DEPENDENCIAS DEFICIENTES EN SUBSECTORES Y DTOS. (VESTUARIOS Y SALAS DESCANSO DE 12 HORAS)

Este punto ha sido expuesto por la asociación **AUGC**.

- **Propuesta y argumentación de AUGC**

AUGC recordó que las deficiencias existentes en vestuarios y dependencias del Sector de Tráfico de Castilla-La Mancha, especialmente en el Subsector de

# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

Albacete, ya fueron expuestas en la reunión anterior mantenida con la Jefatura. En aquella reunión, la Jefatura manifestó tener conocimiento de la situación y se comprometió a que la primera asignación presupuestaria con capacidad suficiente se destinaría a acometer las reformas necesarias para paliar los problemas existentes en los vestuarios.

A día de hoy, dicho compromiso no se ha materializado y no se ha ejecutado actuación alguna, manteniéndose intactas unas deficiencias que afectan de forma directa y continuada a las condiciones de trabajo del personal.

AUGC expuso que las instalaciones y dependencias policiales deben cumplir las condiciones mínimas establecidas en la normativa de prevención de riesgos laborales, y que la existencia de vestuarios insuficientes, inadecuados o no adaptados al número real de efectivos constituye un incumplimiento objetivo de dicha normativa.

Asimismo, se trasladó que la falta de dotación presupuestaria no puede considerarse una justificación válida para el incumplimiento de la ley, recordando que, del mismo modo que a los ciudadanos no se les exime de cumplir sus obligaciones legales por motivos económicos, la Administración tiene la obligación de garantizar unas condiciones de trabajo dignas y seguras.

La persistencia de estas deficiencias está provocando la imposibilidad de disponer de vestuarios y espacios de descanso adecuados, con condiciones de higiene y cambio de uniformidad claramente insuficientes.

Por todo ello, AUGC solicitó el cumplimiento efectivo del compromiso adquirido, la adopción de medidas concretas y calendarizadas para la adecuación de los vestuarios y dependencias afectadas, y la facilitación de información clara sobre plazos y actuaciones previstas, evitando que la falta de presupuesto se utilice como excusa para mantener una situación manifiestamente irregular.

- **Respuesta de la Jefatura del Sector**

La Jefatura reconoció la existencia de un problema en las dependencias del Subsector de Albacete, concretamente en los vestuarios masculinos y en la ausencia de vestuario femenino. En este sentido, indicó que la necesidad ha sido elevada, pero que se está a la espera de la aprobación presupuestaria, al tratarse de una obra mayor, con un coste superior a 50.000 euros, correspondiente a partidas presupuestarias distintas de las que pueden gestionarse mediante las cajas de los Subsectores.



# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

En relación con las salas de descanso, la Jefatura afirmó que en aquellas unidades que realicen servicios de 12 horas es obligatorio habilitar un espacio adecuado para el descanso durante la jornada laboral. Dichas salas deberán contar, como mínimo, con mesa, sillas, microondas, frigorífico y los utensilios necesarios para que el descanso sea efectivo.

A este respecto, se indicó que la adecuación de estas salas puede realizarse como obra menor (importe inferior a 5.000 euros), pudiendo ser afrontada mediante las cajas de los Subsectores.

Finalmente, la Jefatura recordó que no existe inconveniente, por parte del Sector, en que el personal que resida en las inmediaciones de la unidad pueda desplazarse a su domicilio para realizar la comida o la cena durante el servicio.

## BOTIQUINES DE PRIMEROS AUXILIOS EN VEHÍCULOS PATRULLA.

Este punto ha sido expuesto por la asociación **JUCIL**.

El representante de JUCIL manifestó que no existe una dotación de botiquines de primeros auxilios en los vehículos patrulla. Se expuso que el personal de Tráfico es habitualmente el primero en llegar a los accidentes de circulación, por lo que resulta necesario disponer de material básico para una primera actuación mínima hasta la llegada de los servicios sanitarios.

- **Respuesta de la Jefatura del Sector**

La Jefatura del Sector informó que actualmente no existe obligación normativa de dotar de botiquines a los vehículos patrulla, a diferencia de lo que ocurre en las dependencias de trabajo, donde sí es obligatorio contar con un botiquín por dependencia.

No obstante, indicó que se ha elaborado una circular en la que se especifica el contenido que debe llevar cada botiquín, la cual ya ha sido remitida a todos los Subsectores. Asimismo, informó de que se van a conformar botiquines portátiles para que cada unidad disponga de ellos y que puedan ser asignados a las patrullas que salgan en vehículos de cuatro ruedas, de la misma forma que se asignan otros medios materiales como el etilómetro o el lector de chip de animales.

Desde AUGC se puso de manifiesto la conveniencia de que dichos botiquines cuenten con torniquetes para el control de hemorragias graves. En respuesta, la

# REUNIÓN JEFATURA SECTOR TRÁFICO DE CLM

Jefatura confirmó que la Jefatura de la Agrupación se encuentra pendiente de una licitación de torniquetes adecuados a las necesidades del servicio, así como de la correspondiente formación para su uso.

## RUEGOS Y PREGUNAS

- **COTAS y vacantes de libre designación en COTA**

### **Propuesta y argumentación de AUGC**

AUGC recordó que en la reunión mantenida en el mes de junio la Jefatura informó de que, durante el segundo semestre del año, se modificarían los módulos y se ampliarían los catálogos mediante la creación de unidades COTA independientes, integradas por el personal actualmente destinado en las PLM de los Subsectores. Asimismo, se indicó que dicha adaptación orgánica contaría con la aceptación del personal afectado y que, una vez realizada, se procederían a ofertar las vacantes por el sistema de libre designación.

Finalizado ya el año 2025, AUGC puso de manifiesto que dicha reestructuración no se ha materializado, ni se ha facilitado información concreta sobre su calendario o forma de ejecución, generando una situación de incertidumbre y falta de definición organizativa en los puestos de trabajo COTA.

### **Respuesta de la Jefatura del Sector**

La Jefatura informó que esta modificación se encuentra pendiente de la modificación de la Orden Ministerial de destinos, desconociendo en qué fase del trámite se encuentra actualmente dicho proceso.

Asimismo, recordó que, en cualquier caso, la futura remodelación de las vacantes COTA deberá contar con la voluntariedad del personal afectado, de manera que, llegado el momento, los destinos se asignen únicamente a quienes manifiesten su conformidad.

