

El pasado día 18, el Presidente de la Comisión de Tráfico Horacio Varela y el Secretario de Organización de la JDN José Antonio Agudo, mantuvieron una reunión en dependencias de la Agrupación de Tráfico con el General Jefe de la Agrupación D. Antonio Dichas y el General de personal de la Agrupación de Tráfico D. D. Benito Salcedo Muñoz

Además de intercambiar opiniones hacia los aspectos que más preocupan a los Agentes de Tráfico y de recibir información sobre diversas cuestiones relacionadas con la especialidad, también se buscaba por nuestra parte la apertura de un puente de comunicación fluida entre AUGC y los máximos mandos de la Agrupación. Tenemos que decir que la postura del General Dichas fue muy positiva en este sentido, de manera que se mostró abierto a escucharnos siempre que fuera preciso. Se inicia por tanto un nuevo camino en el que tendremos la posibilidad, de manera directa, de recibir y trasladar información de la problemática que pueda surgir en los diferentes Subsectores y Sectores lo que esperamos derive en beneficio de la especialidad.

En las más de tres horas que duró la reunión dio tiempo de poner encima de la mesa muchas cuestiones. Creemos que expusimos con argumentos de peso nuestro punto de vista al mismo tiempo de intentar convencer de que nuestro objetivo fundamental no es otro que mejorar la Institución a la que pertenecemos y, por tanto, también a la Agrupación de Tráfico. Esperemos que, al menos, sirvan para hacer reflexionar a quienes tienen en sus manos la dirección de la Agrupación sobre la necesidad de determinados cambios en formas de trabajo y mentalidades, y sobre todo de impedir que las injusticias y arbitrariedades sigan, por desgracia, siendo algo demasiado habitual en nuestras Unidades.

Los temas más importantes que fueron tratados fueron los siguientes:

1.- **Turnos de trabajo** a implantar en la Agrupación de Tráfico.- Reconocen que el famoso 5-J 3L no ha funcionado bien y es rechazado por la inmensa mayoría del personal. Se olvida por tanto esta cadencia de turnos y se va a poner en marcha, en periodos bisemanales, el turno **5-J 2-L (1ª semana) y 4J-3L (segunda semana)**. Según nos informan, utilizando esta secuencia se aseguran 2 fines de semana completos y un domingo en un periodo de seis semanas.- Estos horarios serán implantados en las especialidades de motoristas y atestados. Para poder llevarlos a cabo se va a utilizar con más asiduidad al personal de oficina y se ampliará la plantilla de atestados. Se nos comentó la posibilidad de que este turno sea aplicado al resto de Unidades del Cuerpo.

2.- En relación a la **renovación extraordinaria de la especialidad**, se puso en antecedentes los múltiples problemas que ha ocasionado y las decisiones arbitrarias que, sobre todo en un primer momento, se tomaron sobre algunos compañeros. Se insistió en la necesidad de una motivación clara y concisa a la hora de tener en cuenta una de estas propuestas y de la

injusticia que supone que sean siempre los compañeros que realizan su trabajo a pie de carretera los que sean considerados no idóneos para continuar en la especialidad cuando

nunca ocurre de este modo en el personal dedicado a labores burocráticas. El General expresó que si tenemos conocimiento de un caso donde se pueda estar cometiendo una irregularidad en este sentido, se lo hagamos llegar para estudiar en profundidad el caso. Aprovechando esta circunstancia se le expuso, como ejemplo cercano, el caso de un compañero que con 54 años y toda una vida en la Agrupación había sido propuesto por su Jefe de Subsector para la renovación extraordinaria de la especialidad. El General se comprometió a revisar este caso

3.- Resumen de Actividades Individuales, RAI- El General reconoció que había recibido muchas críticas sobre este asunto. Que había sido modificado y que estaba abierto a cuantas propuestas pudiéramos formularle. Nuestra postura, ya conocida, no fue otra que la petición de la retirada inmediata del sistema actual por puntos. Consideramos un tremendo error que no sólo afecta negativamente a la imagen de la Agrupación de Tráfico sino también a los propios Agentes que sienten que sólo se espera de ellos un buen puñado de multas para ser considerado un buen guardia civil de tráfico. En este sentido expresamos la necesidad de un cambio de mentalidad en la dirección de la Agrupación donde se abandone la excesiva preocupación por la estadística de denuncias por una labor de verdadera seguridad vial donde se mentalice a mandos y subordinados del objetivo principal de nuestro trabajo: evitar accidentes y, por tanto, salvar vidas.

4.- Resumen de Actividades de Unidad, RAU.- El general nos informa que igualmente y al objeto del cobro de productividad, se tendrá en cuenta para ello el RAU, en este sentido nos informa que se establecerá un orden de preferencia teniendo en cuenta SOLAMENTE la disminución de accidentes. Así las unidades se ordenarán como muy buenas, buenas y no tan buenas. Las primeras, un 25%, cobrarán más productividad, las segundas, un 50% cobrarán menos productividad, y las últimas, el 25% restante no cobrarán nada. Estaremos atentos para verificar si efectivamente el único factor que se tendrá en cuenta será el nivel de accidentalidad de cada Subsector.

4.- Aumento de coberturas del seguro de conductores.- Como sabemos actualmente la cobertura de los vehículos de la Agrupación es la del seguro obligatorio, siendo la aseguradora el Consorcio de Compensación de Seguros, naturalmente en la modalidad de aseguramiento obligatorio que sólo cubre a ocupantes y terceros. Por ese motivo la DGT contrató un seguro para cubrir el fallecimiento, y la invalidez absoluta, dejando sin cobertura la invalidez temporal, cubierta esta para el compañero de pareja por el seguro obligatorio. Últimamente se han ampliado las coberturas a los accidentes que sufra el conductor al bajarse del vehículo con motivo de regular la circulación etc., dejando sin esta cobertura al compañero de pareja. Siendo esto una clara injusticia, llevábamos una propuesta para darle solución. Nos informan que ya se ha solicitado a la DGT la ampliación de estas coberturas y parece que la DGT lo considera aceptable y se le podrá dar solución.

5.- Pérdida de productividad por estar de baja por accidente en acto de servicio.- Puesto que la OG de productividad excluye del cobro de la F1 o F2, y de los incentivos de seguridad vial, y puesto que en 2007 el Defensor del Pueblo cursó recomendación a la DGGC sobre la necesidad de modificar la mencionada OG en el sentido de diferenciar las bajas en acto de servicio del resto al objeto de que no tengan pérdida económicas quienes las sufran, y teniendo en cuenta el elevado número de accidentes que sufrimos como consecuencia del servicio, se llevó la propuesta de que se solicitara la modificación de la OG para adaptarlo a la recomendación del defensor del Pueblo. La postura de la Agrupación es contraria a la modificación de la OG, pero sí considera que se puede paliar las pérdidas económicas que se sufran a través de la ampliación de las coberturas del seguro. Por nuestra parte no hay inconveniente de que sea así, aunque seguiremos intentando que se cumpla la recomendación del Defensor del Pueblo. Se acordó trasladar al General la fórmula que utiliza el CNP para que no sean privados de la productividad.

6.- Vacaciones y permisos.- Puesto que la Instrucción núm. 2 de la Jefatura de la Agrupación de Tráfico, dada en Madrid el día 04 de febrero de 2011, imparte normas específicas sobre la concesión de vacaciones y permisos al personal destinado en la Agrupación y que la citada normativa es motivo de malestar entre los miembros de la Agrupación de Tráfico, en el sentido de que las mismas son claramente limitadoras del derecho profesional a disfrutar de las vacaciones, permisos y licencias recogido en la Ley Orgánica 11/2007, reguladora de los Derechos y Deberes de los miembros de la Guardia Civil, y puesto que creemos que nos encontramos con una auténtica involución en el nombramiento de los servicios en Tráfico; pues medidas como las limitaciones que contempla la Instrucción, en cuanto a la concesión de vacaciones y permisos en periodos de mayor actividad de los miembros de la Agrupación, son prácticas ya superadas y dejadas de aplicar en los últimos años, dado que son circunstancias previsibles y repetidas año tras año, y por tanto, es posible la organización de los servicios sin necesidad de recurrir a medidas excepcionales y, en este caso, restrictivas del derecho aludido. Trasladábamos a la Agrupación la necesidad de que se retirara o al menos que no fuera de aplicación a los periodos de vacaciones. Tras debatir sobre ello nos informan que no será de aplicación la citada instrucción con reducciones de cupo, a los periodos de vacaciones, solo será aplicable a periodos de Operaciones Especiales de Tráfico como por ejemplo la Semana Santa, 1º de Mayo, Constitución, Navidades o Gran Premio de Jerez, siempre fuera de los turnos de vacaciones. Se incentivará económicamente las operaciones la disponibilidad económica existente.

7. Plantilla.-

Consideramos que desde la primera plantilla de la Agrupación, que constaba de 559 Agentes al mando de un Coronel, cuando el parque de vehículos era de poco más de 600.000, hoy 51 años después la plantilla que con algo más de 9000 Agentes con un parque de vehículos que supera los 32 millones, necesita un aumento de al menos un 50%, con la finalidad de no estar sujetos a supresiones o reducciones de cupo en vacaciones o poder poner en marcha turnos de trabajo en condiciones que permitan la conciliación de la vida familiar y laboral.

La respuesta es que no es posible el aumento en este momento debido a la ausencia del presupuesto correspondiente. En este sentido el aumento de las plazas para personal en reserva puede que también queden congeladas, dado que el General manifiesta que prefiere destinar presupuesto a personal en carretera. También nos manifiestan que se están buscando la fórmula de que el personal de “cierta edad” puede prestar servicio en puestos “más cómodos”.

8.- Catálogo de Puestos de Trabajo y CES.- Partiendo de la base de que desde la fundación de la Agrupación 319 compañeros dejaron la vida en carretera y que el número de heridos de diversa consideración es incontable. De que la penosidad y peligrosidad a la que están sujetos los componentes operativos es incontestable si la comparamos con la del resto de personal. Y de que las cifras expuestas solo afectan al personal operativo, desde hace muchos años AUGC lleva haciendo propuestas en el sentido de diferenciar, o de hacer un catálogo de puestos de trabajo con un CES e incentivos de seguridad claramente diferenciados entre personal operativo y no operativo. Como siempre, desde la jefatura de la Agrupación no se está de acuerdo con nuestra propuesta y siguen pensando en que todos somos iguales, y por tanto en cualquier momento disponibles para cualquier labor. Por ello no contemplan la posibilidad de modificar el CES y los incentivos de seguridad vial y manifiestan que se utilizará al personal normalmente no operativo en funciones operativas en determinados momentos. Nosotros seguiremos trasladando a los estamentos necesarios nuestra ya vieja reivindicación, ya que creemos que es una petición de justicia.

9. Material.- Sobre la problemática existente en algunas unidades sobre los TCM, nos informan que ya se habían adquirido aparatos y pilas cuyo reparto a las unidades ya se inició comenzando por las más necesitadas.

10.-Problemática en unidades.- En este sentido y poniendo como ejemplo la problemática existente en el subsector de Huelva y la forma de llevarla, nos informan de la conveniencia de establecer un cauce que nos lleve a todos a la solución de problemas antes de utilizar a la prensa como medio de solución. En este sentido ambos Generales se ofrecen a facilitarnos su dirección de e-mail para trasladarles los problemas si en el ámbito de la zona donde se produzcan no se les da solución. Ni que decir tiene y así se les pone en conocimiento, que desde AUGC siempre se utiliza la fórmula del diálogo y solo la prensa cuando se cierran todas las puertas.

En conclusión, una primera toma de contacto positiva donde se reconoció implícitamente el papel que deben jugar las Asociaciones Profesionales en las condiciones de trabajo y en los diferentes problemas económicos y sociales que nos atañen y se nos dio la posibilidad de enviar cuantas sugerencias e ideas tengamos en la mejora de nuestras condiciones de trabajo.



Esperamos que este nuevo camino tome continuidad y, entre todos, mejoremos la calidad de vida de los guardias civiles y sus familias, en este caso de la Agrupación. Por nuestra parte pondremos todo nuestro empeño para que así sea. Recibid un fuerte abrazo