



## DESTINATARIOS

Comisión Parlamentaria sobre  
Seguridad Vial y Prevención  
Accidentes Tráfico.  
Partidos Políticos.  
Instituciones y Colectivos de Interés  
Asociaciones y Sindicatos Policiales  
Medios de Comunicación Social

Oviedo. Jueves, 04 de noviembre de 2004

## DOSSIER PROBLEMÁTICA DE LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO

La **UNIÓN PROFESIONAL DE GUARDIAS CIVILES –UPGC–**, asociación NACIONAL, PLURAL e INDEPENDIENTE de Guardias Civiles en situación de activo, que agrupa todas las escalas y empleos, pone en conocimiento de los destinatarios citados, con respecto a la problemática de la Agrupación de Tráfico, lo siguiente:

La **UNIÓN PROFESIONAL DE GUARDIAS CIVILES –UPGC–**, entiende que, desde el Ministerio del Interior, la Dirección General de Tráfico y la propia Dirección General de la Guardia Civil se diseñan “*Operaciones Virtuales*” en periodos estivales o de gran afluencia de circulación, con el fin de justificar ante la ciudadanía una presencia de Agentes de la Agrupación de Tráfico en las carreteras que no se ajusta a la realidad.

La **UNIÓN PROFESIONAL DE GUARDIAS CIVILES –UPGC–** estima, que la Dirección General de la Guardia Civil considera a la Agrupación de Tráfico como una **especialidad residual y a extinguir**, quizás por qué los cometidos que realizan los Agentes que la integran, especializados en circulación y tráfico, es muy posible que en los próximos años sean asumidos por la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas y por consiguiente por sus propias Policías Autónomas, lo que ha originado la siguiente problemática:



## EN MATERIA DE RECURSOS HUMANOS.

Es un hecho objetivo y preocupante, actualmente **no** se incorporan Guardias Civiles a la Agrupación de Tráfico. Además de los ya existentes en plantilla un importante porcentaje optan por solicitar su traslado a otra Unidad o formarse en otra especialidad.

Las cifras son un reflejo de la realidad, el catálogo de la Agrupación de Tráfico es de **8.600 Agentes**, mientras que la **plantilla real es de 8100**, de lo que se infiere que existe un **déficit de unas quinientas (500) plazas** disponibles.

Seguimos: de estos **8100 Agentes** tenemos que restar aproximadamente otros 1300 Agentes por varias razones, a saber: por accidentes de tráfico en acto de servicio, por accidentes de tráfico fuera de servicio, por enfermedad común, por bajas psicológicas y por otras causas sin denominar. El resultado parcial es que para prestar servicios efectivos existen unos **6.800 Agentes**. Continuamos: a esta cifra tenemos que restar aproximadamente otros 1600 Agentes destinados entre la Jefatura de la Agrupación, Escuela de Tráfico de Mérida, los Mandos, los Servicios de Apoyo (personal de oficinas, Centros Operativos de Tráfico, Equipos de Attestados e Informes, Grupos de Apoyo de Tráfico, laboratorios fotográficos, mecánicos de radio y auto, etc.) el resultado es una **cifra real de unos 5.200 Agentes**. Una cantidad a todas luces insuficiente para dar cobertura a la red vial cuyo control, vigilancia y disciplina del tráfico tiene encomendada la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

**Este déficit en la cobertura del Catálogo del Cuerpo ha propiciado que el actual Director General de Tráfico, Pere Navarro, en escrito de fecha 05 de agosto de 2004, remitido a D. Carlos Gómez Arruche, Director General de la Guardia Civil, le comunicó al respecto que: o se revisaban los complementos específicos y de productividad de la Agrupación para hacer atractivo su destino, o será difícil, por no decir imposible, conseguir la cobertura de la plantilla.**

Y, es que esta merma de efectivos viene ocasionada desde la Dirección General de la Guardia Civil por una política de personal insatisfactoria y, muy especialmente, por los motivos que a continuación se exponen:

- **Personal mal retribuido.** En comparación con otras especialidades dentro del mismo Cuerpo existe un importante agravio comparativo en relación con otros Cuerpos Policiales que desempeñan similares funciones (Policías Autónomos y Locales), que incluso en algunos casos están financiados por el Estado (Ertzaina y Mossos de d'Esquadra). Por consiguiente, se precisa un incremento de los emolumentos relativos a la especialidad y el complemento específico singular. Nunca el incremento tiene que repercutir en el concepto de productividad, que sólo valdría para ocasionar agravios comparativos y premiar los favores de



determinadas personas. Abundando más en éste punto no tiene sentido que **los oficiales y jefes de la Agrupación de Tráfico no cobren la especialidad de tráfico y se les abone complementos asignados a oficiales y jefes destinados en Unidades Territoriales.**

- **Condiciones de Trabajo y Salud Laboral precarias.** Los Agentes de Tráfico precisan de un régimen de prestación de servicios coherente y acorde a la legislación laboral general, con unos turnos de trabajo, descansos y épocas vacacionales que sean compatibles con la vida familiar y su entorno social. El actual sistema de trabajo choca frontalmente contra la salud de la persona, rompiendo constantemente el biorritmo del cuerpo, con el resultado de pérdida de eficacia y proliferación de bajas laborales. La ausencia de vacaciones programadas en épocas esenciales (verano, semana santa, puentes, etc.) fechas en las cuales sus esposas, hijos, padres, etc., disponen de vacaciones, produce un desarraigo familiar que redundo en desestabilizaciones personales, divorcios, bajas psicológicas, suicidios, etc. Además, a diferencia de cualquier otro trabajador en este país y como ocurre con los colectivos policiales mentados en punto anterior, esta retirada de vacaciones en estos periodos tan señalados no es compensada ni de forma retributiva, ni con días libres, ni de ninguna otra forma. **No podemos obviar que se trata de la especialidad que mayor índice de siniestralidad laboral presenta dentro del Cuerpo, muy por encima de los técnicos en desactivación de explosivos, pilotos de helicópteros, especialistas de montaña, operaciones especiales, etc.**
- **Por un Catálogo de Puestos de Trabajo indefinidos.** La Agrupación de Tráfico, al igual que el resto de la Guardia Civil, precisa de un **CÁTALOGO DE PUESTOS DE TRÁBAJO**, eliminando o redimensionando las Unidades conforme a las necesidades reales de una policía de tráfico del siglo XXI, estableciendo las funciones, horarios, complementos y **responsabilidades de cada empleo y puesto de trabajo**. En la actualidad no parece lógico que los **EQUIPOS DE ATESTADOS E INFORMES de la Agrupación de Tráfico** intervengan en asuntos que no tiene nada que ver con su especialidad: confección de atestados por requisitorias judiciales, atentado y desobediencia al agente de la autoridad, robos y hurtos de vehículos, falsedades, etc., detrayendo unos efectivos tan necesarios y produciendo unas deficiencias en materia de investigación de accidentes de tráfico. Como tampoco parece de recibo el desmantelamiento de las **UNIDADES DE POLICÍA JUDICIAL DEL AUTOMÓVIL**, cuyos integrantes pasaron a denominarse GRUPO DE INFORMES Y APOYO DE TRÁFICO, única Unidad pionera y altamente especializada en delincuencia de tráfico (tráfico ilícito de vehículos, fraudes en materia de accidentes, falsedades documentales, investigaciones especiales en accidentes con fuga del autor, etc.) y cuyos cometidos han sido asumidos por la Unidad Central Operativa –U.C.O.- de la Dirección General de la Guardia Civil



son sede en Madrid, por lo que es previsible que, dentro de estos criterios centralistas y enmarcados intrínsecamente en el desmantelamiento de la Agrupación de Tráfico, más propios de otras épocas por suerte ya olvidadas, se consiga un aumento de la delincuencia del automóvil especialmente en lo relativo a la “cifra negra”, quizás como consecuencia de la mentalidad de algunos Generales de la Guardia Civil que, al parecer, “mandan” a espaldas de la realidad delincencial en España. En lo concerniente a los **CENTROS OPERATIVOS DE TRÁFICO (C.O.T.A.)**, sus efectivos son insuficientes para dar una respuesta eficaz a los múltiples cometidos que tienen encomendados (adopción de primeras medidas tras producirse accidentes de circulación, auxilios en carretera, cortes de vías, adopción de cercos policiales, etc.) Lo habitual es que los Guardias Civiles Operadores sean los que asuman la iniciativa o toma de decisiones, las cuales deben de ejecutarse en cuestión de segundos para que las mismas sean eficaces, toda vez, que no existe un oficial “*in situ*” que se haga cargo de la responsabilidad y dirección del servicio, como ocurre en otras Salas o Centros Operativos similares de otros Cuerpos Policiales. Simultáneamente tienen que atender las líneas telefónicas, gestionar correos electrónicos, tircas, facilitar información a los usuarios de las vías, familiares que se interesan por accidentes de circulación, canalizar las novedades al Mando y distintas Autoridades Civiles, informar a los medios de comunicación social y realizar las consultas a las diversas bases de datos cuando son solicitadas por la patrullas en servicio e, incluso realizar cometidos burocráticos. **Una vez más tenemos que manifestar que son los Guardias Civiles de base los que asumen las responsabilidades reales y por las cuales no reciben remuneración alguna.** Y, por último, con respecto a este apartado, **tampoco parece lógico que la prioritaria misión encomendada a los oficiales de la Agrupación de Tráfico sea la vigilancia de las patrullas en carreteras –que por cierto cobran por esas salidas y son valoradas para el Informe Personal-, cuando tendría que asumir responsabilidades inherentes a su cargo, especialmente en materia de planificación de servicios, formación, estudios de movilidad, investigación de accidentes, confección de informes viarios, etc.**

- **Por un Mando de la Agrupación de Tráfico indeterminado.** La Dirección de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil es asumida por un General de Brigada, siendo lo habitual que esté ocupando este cargo de máxima responsabilidad por un corto espacio de tiempo, lo que, en los últimos años, nos está llevando a una involución de la especialidad, máxime teniendo en cuenta que la única respuesta que facilita a sus subordinados, cuando le plantean la problemática expuesta en este comunicado, es la de que “... *aquí está todo el mundo voluntario y el que esté en desacuerdo que se marche...*”, lo que nos obliga a preguntarnos ¿Será también voluntaria su falta de preparación profesional para asumir la responsabilidad a la que accedido



voluntariamente? o, ¿acaso el régimen militar encorseta a la Agrupación cuyas misiones son eminentemente civiles? **Es preciso depender exclusivamente de la Dirección General de Tráfico**, única forma de coordinarse, ya que otra cuestión, que bien merece otro estudio aparte en materia de seguridad vial, es el hecho de que cada organismo funciona como un compartimento estanco (Dirección General de Tráfico, Guardia Civil de Tráfico, Unidades Territoriales de la Guardia Civil, Ministerio de Fomento, Comunidades Autónomas, Corporaciones Locales, etc.).

### **EN MATERIA DE RECURSOS MATERIALES.**

- Dotación urgente del sistema de comunicaciones denominado SIRDEE. **En la actualidad un índice importante de accidentes de tráfico son atendidos gracias a que los Agentes de Tráfico utilizan sus propios teléfonos móviles para contactar con los Centros Operativos de Tráfico (C.O.T.A.) y viceversa**, pues existen importantes zonas de la red vial sin cobertura, lo que nos obliga a preguntarnos ¿Los responsables de la Agrupación de Tráfico han informado de esta circunstancia al Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico? Además, es de significar que la dejadez de sus responsables ha provocado que sea la única especialidad dentro del Cuerpo de la Guardia Civil que carece del sistema de comunicaciones SIRDEE.
- Dotación urgente de tecnología y vestuario adecuado a las funciones encomendadas a la Agrupación de Tráfico, con el fin de realizar el control, la vigilancia del tráfico y la investigación de accidentes con un mínimo de fiabilidad.
- La adquisición de los 301 vehículos para Servicio Unipersonal de Vigilancia de Autopistas y Autovías (SUVA), que supuso una inversión millonaria, ni siquiera consiguió su único objetivo, una mayor presencia de la Guardia Civil de Tráfico en carretera, evidenciando una falta de previsión y la mala gestión que realizan algunos responsables políticos con el dinero público.

### **EN MATERIA DE FORMACIÓN**

La formación es otra de las asignaturas pendientes de la Agrupación de Tráfico, hasta tal punto que la praxis habitual es que no se forme al personal adecuadamente y **sólo se le facilite un cuadro de multas**, pues parece que desde la Dirección General de Tráfico se ha entendido –esperamos que este principio cambie por no ser del todo exacto- que la siniestralidad se reduce en función del índice de denuncias.

En otros casos, son oficiales los que realizan los cursos de formación y obtienen el título y su distintivo para usar sobre el uniforme y, sin embargo, no son los que



precisamente desempeñan los cometidos para los cuales les han formado y se limitan exclusivamente a dar charlas al resto del colectivo de la Agrupación de Tráfico, con el fin de que, desde la Dirección General de la Guardia Civil, se justifique una formación inexistente.

Además, los oficiales que imparten las enseñanzas en la Escuela de Tráfico y en las Academias semanales que tienen lugar en las Unidades, por norma general, no se corresponden con el personal adecuado y cualificado para impartir estas enseñanzas. En muchas ocasiones a los propios oficiales les honra reconocer este hecho.

Finalmente, desde la **UNIÓN PROFESIONAL DE GUARDIAS CIVILES – UPGC-** señalamos que, de no adoptarse medidas urgentes que palien la situación actual, tanto el presente como el futuro se muestran teñidos de inquietud. La Agrupación de Tráfico del siglo XXI no puede estar sometida a criterios o estructuras centralistas a espaldas de la situación de inseguridad vial que padece este país. La realidad del Estado precisa descentralizar unidades, retribuir, motivar y dotar de medios al profesional; pues no cabe la menor duda que la falta de incentivos incide en el crecimiento profesional de la persona, genera malestar y quebranta el desarrollo del servicio. Por todo ello esperamos que la Administración actual se empeñe, de verdad, en su compromiso electoral y no quede, como habitualmente sucede, en mero enunciado o exposición de motivos, cuya retórica es hermosa pero vacía de contenido. No queremos la máxima de Lampedusa: “que todo cambie para que todo siga igual”. Al contrario, precisamos “que algo cambie para que nada siga igual”.

En espera que sea de su interés, atentamente,