

La DGT nos toma por tontos

Estamos acostumbrados a escuchar a nuestra clase política hacer brindis al sol, anunciando medidas que suenan como cantos de sirena en el horizonte, confiando que los ciudadanos creamos a pies juntillas esos mensajes. Pues bien, este viernes lo volvieron a hacer, como perfecto thriller de película americana cuando se aborda una crisis mundial, nuestro Ministro del Interior se rodeaba de un séquito de consejeros (Subsecretaria del Ministerio del interior, Director General de Tráfico y el General Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil). Todos ellos con un semblante serio, preocupados, ya que las noticias no eran nada buenas. Vamos a ponernos en antecedentes.

El Ministerio del Interior a través de la DGT trazó la estrategia de seguridad vial para el decenio 2021-2030, basado en la declaración “La Valeta” del año 2017, donde los Estados miembros de la UE se comprometían a alcanzar en el año 2050 la misión de cero personas fallecidas en siniestros viales. Lamentablemente en España los datos no vislumbran éxito en el objetivo; en el año 2022, fallecieron en siniestros viales 1145 personas, un 4% más que en 2019, año de referencia (datos de la propia DGT). Así mismo, el balance de siniestralidad del año 2023 ha acabado arrojando exactamente los mismos datos de óbitos finales (1145), lo cual demuestra que el objetivo de ir reduciendo progresivamente esta fatal estadística está muy alejada de la realidad.

En este 2024, y una vez cerrado los datos estadísticos del primer trimestre, la realidad ha sido devastadora, 261 personas han perdido la vida en nuestras carreteras, 36 más que en el mismo periodo del año pasado, resultando un incremento de un 16% más.

Una vez explicados los motivos de esos semblantes tan apesadumbrados de los comparecientes, el señor Ministro del Interior tras dar cuenta de esos datos nefastos, saca una serie de medidas para contrarrestar la dinámica, como cual mago en una fiesta saca un conejo de la chistera, esperando que los allí presentes queden boquiabiertos por semejante batería de medidas. Medidas que más bien podrían llamarse “ideas gaseosas” ya que tienen poca enjundia y están destinadas a desvanecerse cuando sean aplicadas.

Es digno de reseñar que la primera “idea” y, por ello, se le presupone la más importante, sea la adjudicación e instalación de 95 nuevos radares, los cuales estamos seguros de que serán instalados en aquellos puntos negros, tramos de alta siniestralidad y tramos de curvas peligrosas, alejados de rectas interminables, con buena calzada y excelente visibilidad. No vaya a ser que nos tachen de recaudadores. Aquí toma fuerza aquella famosa frase del señor Director que decía “un radar hace el mismo trabajo que 10 guardias civiles”.

Al hilo de esta frase, cobra sentido que la segunda medida anunciada a bombo y platillo sea la incorporación de 150 agentes a la especialidad de tráfico. Haciendo balance de estos últimos 10 años es llamativo que se haya **reducido la plantilla en casi 1000 agentes** (el año 2013 de 9702 al año 2023 con 8793) según datos propios de la ATGC. Les ha faltado anunciar que esos 150 agentes llegarán a cubrir a duras penas las jubilaciones, los cambios de destino a otras especialidades y los pases a



la reserva. Ahora bien, si miramos los datos con los ojos del señor Pere Navarro sus 95 radares suplirán a 950 agentes sumados a esas 150 nuevas incorporaciones darán el resultado de esos 1000 agentes que se necesitan. Pero hay una cosa que se les ha escapado, y es que, esos nuevos “agentes ficticios” no podrán modificar la caída libre de las estadísticas en servicios realizados (año 2013, 660.448 patrullas y 517.353 auxilios y año 2023, 442.084 patrullas y 286.553 auxilios).

Con estos datos encima de la mesa, tienen la desfachatez de anunciarnos una tercera medida estrella, la cual no es otra que, el anuncio del implemento de los controles de alcoholemia y drogas, nada más y nada menos que 400.000 controles de alcoholemia y 20.000 de drogas. Es de suponer que, para llegar a estas cifras sin aumentar el número de efectivos que deben de realizarlos, se producirá por un lado la reducción, todavía más si cabe, de las horas de vigilancia en las carreteras a favor de servicios estáticos que, con las nuevas formas de comunicación a través de las redes sociales demuestran su inutilidad. Y por otro, el aumento del deterioro de las condiciones laborales y de conciliación familiar para los agentes de la ATGC poniendo en peligro su integridad al aumentar todavía más su índice de actividad, el cual, hoy en día se encuentra ya en un 136,44%. Cabe destacar que la ATGC es la especialidad con más fallecidos en acto de servicio, actualmente 345 agentes.

Resulta curioso que un organismo como la DGT que reiteradamente señala los peligros de las conducciones prolongadas y la conveniencia del descanso, tiene a los agentes de ella dependientes realizando jornadas maratonianas, llegando incluso a **trabajar dieciséis horas dentro de un periodo de veinticuatro** y, todo esto, después de que se hayan presentado demandas en los tribunales españoles por la aminoración del descanso diario, basadas en *la Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del consejo* que, en su artículo tres dice así “**los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que todos los trabajadores disfruten de un período mínimo de descanso diario de 11 horas consecutivas en el curso de cada período de 24 horas**”. Además de lo anteriormente citado, no podemos obviar que la Guardia Civil es hoy en día, el único cuerpo que carece de un turno fijo y muy alejado del que disfruta nuestro homólogo en seguridad pública, el famoso turno 6x6 implementado en Policía Nacional.

Otra medida anunciada, la cual parece una broma de mal gusto, es la utilización de “motos camufladas” para la detección de conductas anómalas a los usuarios de las dos ruedas, que detraerán aún más presencia uniformada en carretera a favor de una labor puramente de “caza” al conductor que, hará que los agentes asuman un mayor riesgo en la conducción.

Nos llama la atención que, el propio Director General de Tráfico en la Comisión de Seguridad Vial en el Congreso de los Diputados el día 24 de abril y, en contestación a la pregunta formulada por el grupo parlamentario VOX en voz de Francisco José Alcaraz sobre la adquisición de chalecos airbag para los motoristas de la agrupación de tráfico, culpe a la Jefatura de la Agrupación de la Guardia Civil por la no adquisición de estos. Según sus palabras llevan tres años con “probaturas” no decidiéndose cuál es el más idóneo, palabras textuales “*aquí la agrupación de tráfico se lo ha trabajado sin prisas, por decirlo de alguna manera* “. Una vez más asistimos a un cruce de acusaciones, en el cuál, los únicos perjudicados son los motoristas de la Guardia Civil.



AUGC ha solicitado una reunión con la cúpula de la Agrupación para trasladarle los principales problemas de los Agentes. Entre la problemática propuesta a tratar se encontraba la siniestralidad, de manera genérica, para ver de qué forma podíamos colaborar los representantes de más de 4000 agentes de base de la Agrupación de Tráfico a reducir la siniestralidad propia y la genérica. Pues bien, la Jefatura de la Agrupación para nuestra sorpresa y estupor lo ha vetado, considera que no es asunto de las asociaciones profesionales, algo incomprensible a todas luces que demuestra el interés de la Agrupación en doblegar la tendencia.

Con estas medidas anunciadas, estamos seguros de que no van a lograr frenar la dinámica negativa en siniestralidad, porque son medidas vacías, sin el compromiso firme de atajar el problema de base. Únicamente la mezcla de inversión en carreteras, desarrollos de programas de educación vial, el aumento de efectivos que ejerzan la vigilancia en carretera y políticas enfocadas a la renovación del parque automovilístico podrían llegar a minorar la lacra que nos acecha en el siglo XXI, los siniestros viales con fallecidos, pero por el contrario sigan ustedes creyendo que los radares suplirán el trabajo de un Guardia Civil de Tráfico. Sigam creyendo que con un aumento de 150 efectivos tiene cumplida la carencia de personal para vigilar kilómetros de carreteras. Sigam sin ver la merma de efectivos en una especialidad que fue pionera. Y sigam sin mejorar las condiciones de los Agentes que la integran y vetando a las Asociaciones a hablar de lo que más saben, condiciones laborales y siniestralidad en carretera.

