

LA RELACIÓN ENTRE SEGURIDAD PÚBLICA Y PRIVADA EN INFRAESTRUCTURAS CRÍTICAS: **AEROPUERTOS**



Investigación VIU

viu | **Universidad**
Internacional
de Valencia

RESUMEN

La inseguridad es, con carácter general, una de las preocupaciones sociales más relevantes a nivel mundial. En este sentido, la inseguridad ciudadana se señala por la sociedad española como uno de los problemas que existen actualmente en nuestro país. Así ocurre igualmente, a mayor nivel, en países de Latino América (en adelante, LATAM) como, por ejemplo, México, Honduras o Colombia, en los que la inseguridad y la percepción de la misma afecta de forma transversal a los pilares del Estado.

En este marco se ha producido el necesario fortalecimiento de las relaciones y conexiones entre la Seguridad Pública y la Seguridad Privada, siendo los puntos de encuentro entre ambas áreas cada vez más firmes e inexorables. Así, se hace necesario profundizar en el análisis de esta situación en regiones como la europea y LATAM, lo que va a permitir diseñar un mapa sólido de colaboración entre Seguridad Pública y Privada en pro de la seguridad nacional e internacional. A su vez, ello contribuirá a garantizar las medidas mínimas de seguridad requeridas en cualquier estamento; especialmente en infraestructuras críticas como son los aeropuertos.

El presente informe tiene como objeto general el estudio de las relaciones entre Seguridad Pública y Seguridad Privada desde el prisma de la protección de las infraestructuras críticas; y como objeto específico, el análisis de las referidas relaciones en las infraestructuras aeroportuarias; que en los últimos meses han puesto encima de la mesa las posibles fallas entre Seguridad Pública y Seguridad Privada en España.

Palabras clave: Seguridad Privada, infraestructuras críticas, seguridad integrada.

SUMMARY

Insecurity is one of the most relevant problems identified by citizens worldwide. Regarding the Spanish context, recent surveys have reported insecurity as one of the severe burdens threatening the Spanish society. In this way, this trend is noticed also in Latin America; especially in countries such as Mexico, Honduras and Colombia, where insecurity and its perception are severe problems, affecting to the social and economic development.

Attending to this international and national framework, the relation between Public and Private Security Services has been increasing so far. In spite of this positive statement, it is necessary to go deeper through this relation in Europe and Latin America. The collaboration to arise from this relation will allow strengthening national and international security. Therefore, regarding this collaboration framework, effective and positive relevant measures will be able to be adopted in high-risk installations and facilities such as airports.

The principal aim of the present report is to analyze the relation between Public and Private Security in order to guarantee a high-level of protection required in high-risk installations and facilities such as airports.

Key words: High-risk installations and facilities, Public and Private Security, Airports.

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	7
II. SEGURIDAD PÚBLICA Y SEGURIDAD PRIVADA: UN BINOMIO INEXORABLE PARA OPTIMIZAR LA SEGURIDAD INTEGRAL E INTEGRADA	7
1. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL AL TÉRMINO 'SEGURIDAD'	12
2. LA SEGURIDAD EN CIFRAS EN NUESTROS DÍAS.	13
3. ÁMBITO DE ACTUACIÓN.	14
III. SEGURIDAD PRIVADA Y PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURAS CRÍTICAS. EL PAPEL DE LA FORMACIÓN. CONFLICTO EN EL AEROPUERTO.	15
CONCLUSIONES	16
ENLACES DE INTERÉS	18

1. INTRODUCCIÓN

El estudio del terrorismo en su esfera nacional e internacional permite afirmar que un importante porcentaje de los actos terroristas más relevantes en nuestra Historia reciente han estado relacionados o han afectado a la estructura aeroportuaria. En este sentido, los Estados han centrado su atención en la seguridad del tráfico aéreo y sus aeropuertos, principalmente con el fin de evitar posibles secuestros, el transporte de productos ilícitos o el contrabando.

Tras los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York y Washington -en los que destacó el uso de aviones para ataques terroristas-, tuvo lugar un punto de inflexión a nivel mundial a partir del cual se fomentó la creación y la estricta aplicación de nuevas normas de seguridad en el uso de las aeronaves y de los aeropuertos, el desarrollo de avanzadas tecnologías en permanente actualización, la formación de personal altamente especializado, la firma de tratados de cooperación internacional en la materia, etc.

Y es que, desde hace años, los aviones y los aeropuertos han sido objeto de interés para los terroristas, quienes han ido más allá en sus acciones con el objetivo de provocar el terror.

Por ello, el análisis del mantenimiento y la mejora de la seguridad en las infraestructuras aeroportuarias lleva necesariamente a afirmar lo pertinente de reclamar una relación estable y sin fisuras entre Seguridad Pública y Seguridad Privada.

En lo que respecta a la Seguridad Privada, se reclama la incorporación de profesionales en adecuadas condiciones laborales, con una formación de excelencia y de calidad y en continuo reciclaje. Tales profesionales han de desarrollar su labor en colaboración y apoyo a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad haciendo posible de esta forma la utilización eficaz y eficiente de este "pequeño ejército" -la seguridad privada-, en beneficio de todos.

Así, en este contexto de colaboración, cabe destacar que cuantos más ojos observen, más oídos escuchen y reputados analistas puedan determinar qué es información y discriminar la desinformación, se podrá contribuir firmemente a que los niveles de seguridad material aumenten y la sensación o percepción social de inseguridad disminuya.

2. SEGURIDAD PÚBLICA Y SEGURIDAD PRIVADA: UN BINOMIO INEXORABLE PARA OPTIMIZAR LA SEGURIDAD INTEGRAL E INTEGRADA

1. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL AL TÉRMINO 'SEGURIDAD'

Con carácter general, en el ámbito profesional el término 'seguridad' se suele relacionar con el adjetivo 'integral'; si bien en el marco del presente informe se considera que dicha adjetivación no es suficiente, por entender que la locución "seguridad integral" no refleja de forma completa lo que ciertamente debe entenderse por 'seguridad'. Así, frente a la concepción de una "seguridad integral" cabe oponer un concepto de "seguridad integrada", entendiendo aquí la seguridad como un mal necesario que debe involucrar a la Seguridad Privada y a la Pública, a los agentes a los que se les prestan esos servicios preventivos de seguridad tanto a nivel particular como de oficio, donde la Información bi-direccional fluya con garantías, y a su vez, ha de estar integrada dentro de la misma, adaptada a la actividad de la entidad o institución donde todos los agentes que forman parte de ella, participen en los procesos para conseguir el objetivo, protegerla al máximo nivel. No podemos olvidar que unos de los pilares fundamentales de cualquier entidad, empresa, comunidad o Estado es poder ejercer sus derechos y

libertades con las máximas garantías, por lo que la seguridad, salvo alguna excepción regulada, nunca debería ir en detrimento de la actividad habitual de estas.

Múltiples son las instituciones y agencias nacionales e internacionales de reconocido prestigio, como son el CENTRO NACIONAL INTELIGENCIA (CNI), la POLICÍA NACIONAL, o la GUARDIA CIVIL, etc... que tienen entre sus objetivos la Seguridad Nacional a través de la Inteligencia, reconociendo la necesidad de su adaptación a las nuevas amenazas, lo que hace que de manera ineludible, se estudien y analicen, pudiendo así prever y prevenir, en la manera de lo posible, determinados actos que podrían poner en riesgo los "cimientos del Estado" en materia de seguridad. En este punto es donde la relación entre la Seguridad Pública y Privada ha de llegar a estándares profundos y sin fisuras de conexión y colaboración; y es aquí donde los expertos en Seguridad e Inteligencia y Criminólogos han de jugar un papel clave.

2. LA SEGURIDAD EN CIFRAS EN NUESTROS DÍAS

La seguridad –recogida por MASLOW en el segundo escalón de la necesidad humanas- se constituye actualmente como una de las principales preocupaciones en nuestra sociedad, tal y como se ha señalado al inicio de este Informe.

En este contexto cabe señalar que actualmente podemos encontrar más de 200.000 Vigilantes de Seguridad acreditados con su tarjeta de identificación profesional del Ministerio del Interior, dato más que significativo a tener en cuenta en este análisis.

Conforme recoge el Informe El Sector de la Seguridad Privada en España en 2016 de la ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE COMPAÑÍAS PRIVADAS DE SERVICIOS DE SEGURIDAD, (en adelante, APROSER), en el año 2016, y tras una gran crisis sufrida en sector, se ha producido un crecimiento notable que se ha dejado notar en términos económicos en el sector de seguridad privada. El área de vigilancia continua siendo la que mayor y mejores resultados sigue obteniendo, seguido muy de cerca -y en gran auge- del sector de sistemas y alarmas, mostrando una clara tendencia de hacia dónde nos dirigimos en el sector de la seguridad privada.

Tal y como señala APROSER¹ en su Informe El Sector de la Seguridad Privada en España en 2016, sigue siendo el sector privado el que alberga el mayor porcentaje del negocio con un 84%, frente al 16% procedente de las Administraciones Públicas.

Se trata de un sector muy atomizado tal y como recoge APROSER, donde con un total de 1.552 empresas de seguridad privada, un 82,1%, tienen menos de 50 trabajadores, siendo unos 79.175 los vigilantes de seguridad privada en activo, cuyo nivel de formación está predominado por FP, Bachillerato y Enseñanza Obligatoria -92%-, siendo un 8% del personal el que ha alcanzado el nivel de estudios universitarios.

Los principales riesgos a los que se continúa enfrentando el sector son la competencia desleal, el intrusismo, la escasa rentabilidad, los bajos precios de licitación, la ausencia de responsabilidad subsidiaria y la inseguridad jurídica.

Los Vigilantes de Seguridad Privada se convirtieron ya en 2015 en la fuerza de seguridad más numerosa de España, superando por primera vez en número de efectivos a la Guardia Civil, pues ha de destacarse que a la Policía Nacional la superaron hace más de dos años.

3. ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El análisis del ámbito de actuación de los profesionales de la Seguridad Privada requiere recordar el contenido de la ya derogada Ley 23/1992, de 30 de julio, de Seguridad Privada, cuyo art. 4 establecía que “las empresas y el personal de seguridad privada² tendrán la obligación especial de auxiliar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en el ejercicio de sus funciones, de prestarles su colaboración y de seguir sus instrucciones en relación con las personas, los bienes, establecimientos o vehículos de cuya protección, vigilancia o custodia estuvieren encargados”. Un mandato cuyo espíritu también está presente en el art. 14.2 de la Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada

, el cual bajo el paraguas de la coordinación y de la colaboración profesionales recoge que “las empresas de seguridad, los despachos de detectives y el personal de seguridad privada deberán comunicar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad³ competentes, tan pronto como sea posible, cualesquiera circunstancias o informaciones relevantes para la prevención, el mantenimiento o restablecimiento de la seguridad ciudadana, así como todo hecho delictivo del que tuviesen conocimiento en el ejercicio de su actividad o funciones, poniendo a su disposición a los presuntos delincuentes, así como los instrumentos, efectos y pruebas relacionadas con los mismos”.

1. Vid. <http://aproser.es/sector/cifras-y-datos-del-sector/> Fecha de consulta: 13 de febrero de 2018.

2. BOE núm. 186, de 4 de agosto de 1992.

3. BOE núm. 83, de 5 de abril de 2014.

Atendiendo al panorama originalmente definido y actualmente vigente, se hace necesario que la colaboración ya existente entre Seguridad Pública y Privada, no sólo se mantenga, sino se potencie, delegando y confiando funciones y actuaciones a la Seguridad Privada, siempre bajo la supervisión de los estamentos públicos oportunos, aprovechando y haciendo mucho más eficientes los recursos que la Seguridad Privada posee, principalmente su personal humano y profesional.

En este sentido, debe hacerse referencia expresa a los mecanismos existentes en nuestro país para que la colaboración entre Seguridad Pública y Privada se potencien, como son el PROGRAMA COOPERA -en el ámbito de la Guardia Civil⁴- y el PROYECTO RED AZUL (dentro de la esfera de actuación de la Policía Nacional⁵). Se trata de dos herramientas básicas y necesarias, que posibilitan que la colaboración requerida, tras varios años, esté aumentando, donde la información bi-direccional está funcionando, pero donde nos queda mucho que trabajar desde ambos lados, para lograr así la optimización de recursos y que los datos, información, al fin y al cabo, inteligencia, se transformen en la integración de la Seguridad Privada en nuevos horizontes de la Seguridad Nacional.

Este binomio inseparable del que estamos hablando ha de tener un objetivo doble, por un lado, hacer efectiva la complementariedad y por otro integrar funcionalmente los recursos humanos y los medios del sector de la seguridad privada en el servicio público de seguridad.

Las empresas, el personal de seguridad (Vigilantes, Escoltas Privados, Jefes de Seguridad, Directores de Seguridad, Detectives Privados) y otros expertos que intervienen en el campo de la Seguridad Privada -como son los Criminólogos-, son fuente de un volumen considerable de información de interés para la seguridad ciudadana. Dicha información se genera diariamente en los lugares de prestación de los servicios e interesa que sea inmediatamente puesta en conocimiento de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para su más eficaz explotación. Esta actuación se incardina dentro de una labor de prevención que, fundamentada en la colaboración y comunicación bi-direccional con los entes de la Seguridad Pública, posibilita evitar determinadas actuaciones delictivas y facilitar la investigación realizada por las Fuerzas y Cuerpos.

Es de vital importancia que la colaboración a la que se está haciendo referencia se produzca con la finalidad de, además de servir de asesoramiento, ayuda y cooperación entre actores implicados, disponer de información constante y actualizada sobre el modus operandi de los delitos de interés. Igualmente es fundamental el flujo de información sobre los planes generales o específicos de prevención que se establezcan en empresas, entidades, etc..., así como que se difundan las necesarias pautas de actuación para minimizar los riesgos.

Cabe concluir así que no cabría concebir la sociedad actual sin la unión entre Seguridad Pública y Privada.

4. <http://www.guardiacivil.es/es/servicios/seguridadprivada/colaborasegupriva/index.html>.

5. https://www.policia.es/org_central/seguridad_ciudadana/unidad_segur_pri/red_azul_presentacion.ph

3. SEGURIDAD PRIVADA Y PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURAS CRÍTICAS. EL PAPEL DE LA FORMACIÓN. CONFLICTO EN EL AEROPUERTO

La Comisaría General de Seguridad Ciudadana, por medio de la Unidad Central de Seguridad Privada, dispuso la elaboración y mantenimiento por cada unidad territorial de un censo de instalaciones y centros de riesgo que cuenten con protección y vigilancia de seguridad privada (estaciones, aeropuertos, puertos, metro, grandes superficies, centros de distribución de energía, lugares de interés turístico, etc.), que constituirán puntos de referencia para un contacto directo e inmediato, destacando aquí las Infraestructuras Críticas⁶, de manera que esa unión entre ambos estamentos Público y Privado, sigue la línea ascendente de cooperación y colaboración.

Para la consecución de los objetivos reseñados, se deberá tener en cuenta dentro de la estructura del Sector de la seguridad Privada, la importancia de los responsables de las empresas, como órganos esenciales y óptimos de gestión de la información, responsables de la canalización de las comunicaciones y de asistencia a las reuniones informativas y de coordinación, a través de los diversos canales creados para este fin.

No contemplar la Seguridad desde el prisma de Seguridad Integral e Integrada, supondría una visión muy reducida de la magnitud del problema a tratar.

Como hemos podido ir viendo, la colaboración e interacción entre Seguridad Pública y Privada, cada vez se hace más necesaria e inexorable, y esta debe potenciarse en mayor medida cuando ambos forman parte de la Seguridad integral e integrada de una infraestructura crítica como es un aeropuerto.

Son recientes los incidentes de desestabilización a la que nos hemos enfrentado con las huelgas del personal de Seguridad

Privada en el aeropuerto de Barcelona-El Prat, esto podría poner en riesgo una actividad estratégica, como es un Aeropuerto, altercados de estas características, podrían afectar también a otras Infraestructuras Críticas, cuyas consecuencias podrían ser muy graves, pero el caso Aeroportuario resulta aún más peculiar e interesante de analizar por su singularidad.

De volver a producirse descubiertos importantes por parte del personal de Seguridad Privada en los aeropuertos y si estos se prolongaran en el tiempo, esas funciones deberían ser realizadas de forma directa por las FCSE (Guardia Civil), competencias que le son designadas por el Estado.

No debemos olvidar, que los cientos de vigilantes de seguridad que nos encontramos en los filtros de los aeropuertos españoles, controlando los sistemas de Rayos X, para paquetería, pasajeros, tripulaciones, personal del aeropuerto, etc... dependen funcionalmente de la Guardia Civil. Si por cualquier circunstancia (huelga, plantón o escasez de personal cualificado para esos puestos, requisito indispensable para que puedan prestar esos servicios de seguridad en Aeropuertos como veremos posteriormente) estos filtros deberían ser ocupados, en principio, por la Guardia Civil. Si bien es cierto, según establece el art. 5 del Real Decreto 524/2002, de 14 de junio, por el que se garantiza la prestación de servicios esenciales en el ámbito de la seguridad privada en situaciones de huelga⁷, al referirse al mantenimiento de servicios esenciales recoge que "los servicios esenciales recogidos en los apartados anteriores no podrán ser perturbados por alteraciones o paros del personal designado para su prestación. Caso de producirse, serán considerados ilegales y quienes los ocasionaren incurrirán en responsabilidad, que les será exigida de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente".

6. La Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas define las infraestructuras críticas en su art. 2.e) como "las infraestructuras estratégicas cuyo funcionamiento es indispensable y no permite soluciones alternativas, por lo que su perturbación o destrucción tendría un grave impacto sobre los servicios esenciales" (BOE núm. 102, de 29 de abril de 2011).

7. BOE núm. 143, de 15 de junio de 2002.

Este análisis es donde expertos en la materia como los Criminólogos, entre otros, deberían entrar, con el fin de proponer alternativas y posibles salidas a estos conflictos, antes de que pudieran provocarse daños en una actividad estratégica que, de una forma u otra, desestabilizaría nuestro Estado de bienestar.

Alguno de los escenarios que podríamos encontrarnos en los filtros aeroportuarios, sería que solo se cubrieran los servicios mínimos por el personal de Seguridad Privada cualificado que se hubiera establecido para esa actividad, lo que daría como resultado que los vuelos y tránsito de la ciudadana se vieran afectados, y por supuesto que la sensación de inseguridad y vulnerabilidad aumentara.

Otro escenario sería que esos servicios mínimos no fueran cubiertos por la empresas de Seguridad Privada, principalmente por no contar con el personal cualificado que se requiere por parte de Ministerio del Interior y Ministerio de Fomento, y que para dichos puestos, se trata de formación muy estricta y amplia a la que se ven sometidos el personal privado, y que requiere de un reciclaje continuo, haciendo de estos profesionales, unos de los que mayor formación y cualificación se les exige para poder desempeñar su funciones preventivas de seguridad en los filtros de los aeropuertos. Este es un factor que no se está valorando adecuadamente, si tenemos en cuenta las posibles situaciones de huelgas que se nos pueden presentar en nuestros aeropuertos, en un futuro

Para que Seguridad Pública y Privada puedan seguir desempeñando los servicios, y con el fin de evitar posibles incidentes que pongan en riesgo este tipo de Infraestructuras, es necesario que Patronal, Sindicatos, Trabajadores y el propio Estado, busquen acuerdos y condiciones que eviten, que este tipo de sucesos se pudieran repetir a corto plazo.

La seguridad privada se encuentra en un momento de crecimiento empresarial, pero el personal humano, los vigilantes de seguridad en general y de los aeropuertos en particular, viven uno de los peores momentos de precariedad laboral, donde el sentimiento profesional de estos, se ve truncado por salarios mínimos, insuficiente respaldo institucional y social, exigencia

de abundante formación y cualificación pero poca compensación y escaso reconocimiento, aspectos que sin ninguna duda se han de evaluar, analizar y resolver, con rapidez, agilidad y coherencia, porque sin ninguna duda, que sucesos como los acaecidos en el mes de agosto en el aeropuerto de Barcelona-El Prat, y cuya situación se puede repetir en un corto espacio de tiempo en otros muchos aeropuertos, afectaría sin lugar a duda, de manera grave a la seguridad de un servicio esencial como el señalado, en un momento en el que la Alerta de Seguridad se sitúa en el Nivel IV, y donde nuestras FCSE necesitan del apoyo y la colaboración de la Seguridad Privada, y de todos los profesionales del sector de la seguridad que pudieran aportar algo en pro de nuestro bienestar, el no hacerlo y no analizarlo correctamente, sería una verdadera catástrofe y un error imperdonable, por falta de análisis, previsión y resolución de la situación.

Se ha de ser conscientes de la dificultad que conlleva para las Compañías de Seguridad Privada el poder sustituir a este tipo de personal, por otros con la formación exigible para cumplir con la Normativa Vigente (como veremos posteriormente). Si esto no fuera posible, y de no contar con todo el personal necesario para dar la cobertura mínima a estas Infraestructuras Críticas por parte de la Seguridad Privada, serían las FCSE (Guardia Civil), quienes deberían dar cobertura a esos puestos, destinando personal de seguridad pública a este fin, lo que provocaría perder garantías de Seguridad en otros espacios, sin contar con que el personal público destinado, debería contar con la preparación mínima en medios activos seguridad y medios electrónicos, no tratándose de una tarea fácil. En definitiva, perderíamos seguridad a nivel global, aumentaríamos la inseguridad y se pondría en riesgo una actividad estratégica.

Por hacer una comparativa con países de LATAM, y como continuación a la exigencia de formación del personal para este tipo de servicios en nuestro país, destaca el crecimiento de la Seguridad Privada, donde la capacitación (término que en estos países LATAM se utiliza para valorar la formación del personal) está en auge y potenciándose, pero aún dista mucho en cuanto a exigencias se requiere, en comparativa con las exigencias en formación del personal de seguridad privada en nuestro país.

Actualmente, la producción nacional cubre prácticamente la demandanacional demaíz blanco. Sin embargo, el país es deficitario en maíz amarillo, ya que esta variedad tiene una demanda mayor para alimentación animal y otros usos industriales.

A pesar de que la producción en México no presenta una alta concentración geográfica ya que el maíz es un cultivo muy

extendido por todo el país. Es posible identificar las principales zonas productoras. La producción de maíz (blanco y amarillo) con fines comerciales se encuentra localizada especialmente en los estados del norte de México (Jalisco y Sinaloa). Ambos estados se caracterizan concentrar las explotaciones de mayor superficie, con sistemas de riego e infraestructuras y servicios asociados modernizados.

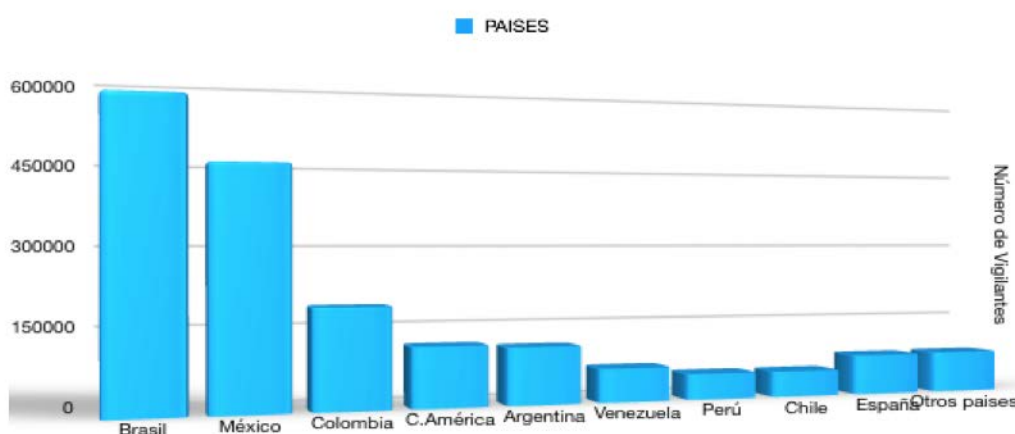


Tabla 1 – Número de Guardias o Vigilantes por país en Latinoamérica y España (Elaboración propia, tomando como fuente: FRIGO, E, “Seguridad Privada en Latinoamérica: Situación y Perspectivas”, pág. 6)

Como ejemplo, México cuenta aproximadamente con 1.000.000 de miembros (Guardias de Seguridad), de los cuales 750.000 no están capacitados y que se dedican a labores preventivas en materia de Seguridad Privada, donde solo uno de cada diez está capacitado⁸; en comparación con España, que cuenta con aproximadamente 78.200 Vigilantes de Seguridad en activo. Ha de destacarse que, si tenemos en cuenta la densidad de población de ambos países, los porcentajes se acercan, pero donde realmente podemos observar la diferencia es en la capacitación o formación reglada de este personal.

España requiere para la obtención del Diploma que permitiría

optar posteriormente a las pruebas físicas y teóricas que Ministerio del Interior convoca anualmente un mínimo de 180 horas lectivas repartidas en un mínimo de seis semanas. Posteriormente y una vez conseguida la titulación oficial de Vigilante de Seguridad con su Tarjeta de Identificación Profesional (T.I.P), y con el fin de poder optar a trabajar en diversos servicios de seguridad, se requiere la formación en 14 cursos específicos los cuales contarían con un mínimo de 10 horas presenciales por cada uno de ellos, como se establece en la Resolución de 12 de noviembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se determinan los programas de formación del personal de seguridad privada.⁹

8. http://www.milenio.com/policia/Capacitado-solo-guardias-privados-custodios-efectivos-armas-seguridad-privada-ASF_0_494350583.html
Vid. evaluación realizada por la Auditoría Superior de la Federación en México <http://www.asf.gob.mx/Default/Index>

9. BOE núm. 296, de 10 de diciembre de 2012.

Como observamos, las diferencias son muy notables en cuanto a exigencias legales y formativas se requieren, por lo que debemos contemplar y valorar como se merece, la formación exigible de los vigilantes de seguridad en los filtros de los aeropuertos de nuestro país, si se quiere al menos intentar, salir con el menor daño e impacto posible, de una más que inminente crisis del sector de la seguridad privada en nuestros aeropuertos, sino no se resuelven los aspectos tratados anteriormente, y que nos permitimos repetir, ya que no son para dejar en el olvido: salarios mínimos, insuficiente respaldo institucional y social, exigencia de abundante formación y cualificación pero poca compensación y escaso reconocimiento. Esta es la clave a tratar por los diversos agentes afectados, con el fin de paliar este conflicto, que sin género de duda afectaría a ese binomio inexorable, provocando retrocesos importantes en las relaciones y colaboraciones entre seguridad Pública y Privada.

Como tratamos con anterioridad, resulta de vital importancia que los servicios de seguridad sean cubiertos y estén siempre operativos, de manera especial en Infraestructuras Críticas.

Con plena seguridad, en alguno de nuestros viajes, hemos pensado y meditado sobre las medidas de seguridad que nos encontramos en una terminal aérea, y en alguna ocasión nos habremos encontrado situaciones en las que nos hemos sentido incómodos por la aplicación de los procesos de seguridad utilizados en los filtros de acceso a las zonas de embarque.

Según CENTRO NACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS CRÍTICAS (CNPIC) los sectores estratégicos son¹⁰: Energía, Industria nuclear y Tecnología de la Información TIC, Transporte, Agua, Alimentación, Salud, Sistema

Financiero y Tributario, Industria Química, Espacio, Instalaciones de Investigación y Administración.

Este Informe se centra en la Seguridad en Aeropuertos, y la necesidad del personal de Seguridad Privada cualificada, es esas infraestructuras. Como en toda Infraestructura Crítica nos encontramos con Planes Estratégicos Sectoriales con documentación de difusión pública y otro muchos de difusión restringida, de ahí la importancia de la formación y cualificación del personal que ha de ser conocedora de toda esa información restringida, y la dificultad que conllevaría los cambios o rotaciones de gran calado del personal de seguridad privada, ante cualquier convocatoria de huelga, plantón, u otro altercado similar. A esto tenemos que añadir, y volvemos a clave de nuestro informe, la formación que se le requiere a los Vigilantes de Seguridad para poder desempeñar sus funciones en consonancia con la normativa vigente.

Un Vigilante de Seguridad que quisiera trabajar en un filtro de un aeropuerto en España como Barcelona-El Prat para sustituir a los que ejercieron el derecho a la huelga el pasado mes de agosto de 2017, se les requeriría legalmente la siguiente formación y cualificación:

Desde el Ministerio del Interior¹¹ al Vigilante de Seguridad se le exigirá el curso de Vigilancia en Aeropuertos, curso de servicios de Vigilancia con RX, curso de servicio de Vigilancia con Perros (si utilizaran unidades caninas), aconsejable el curso de servicio de Vigilancia en Instalaciones Nucleares y otras catalogadas como Infraestructuras Críticas y su Reciclaje anual obligatorio por normativa de 20 horas.

10. El Centro Nacional de Protección de Infraestructuras y Ciberseguridad (CNPIC) es el órgano responsable del impulso, coordinación y supervisión de todas las políticas y actividades relacionadas con la protección de las infraestructuras críticas españolas y con la ciberseguridad en el seno del Ministerio del Interior. El CNPIC depende del Secretario de Estado de Seguridad, máximo responsable del Sistema Nacional de Protección de las Infraestructuras Críticas y de las políticas de ciberseguridad del Ministerio. El CNPIC fue creado en el año 2007, mediante Acuerdo de Consejo de Ministros de 2 de noviembre, siendo sus competencias reguladas por la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas y por el Real Decreto 704/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección de las infraestructuras críticas.

11. Orden INT/318/2011, de 1 de febrero, sobre personal de seguridad privada.

Desde el Ministerio de Fomento: El personal que trabaja en aeropuertos está obligado, por el Plan Nacional de Seguridad (PNS) y el Plan Nacional de Formación (PNF), a tener formación en aspectos de seguridad aeroportuaria e informar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA¹²) de las formaciones. Se le requerirá, el curso de Concienciación Aeroportuaria, curso C1, C2, C3a, C3b (dependiendo de las funciones que realicen en el control de personas, paquetería, carga aérea, correos, etc... y la utilización de maquinaria RX), curso C4 si se utilizaran unidades caninas en carga aérea, y todos sus reciclajes y refrescos obligatorios por normativa AVSEC.¹³

Con plena seguridad, sería difícil encontrar en nuestro país, personal de Seguridad Privada con la cualificación y formación que poseen nuestros Vigilantes de Seguridad en los aeropuertos españoles, con el coste en tiempo y recursos económicos que tanto las Compañías de Seguridad como el propio personal privado, han invertido o invierten en este sentido, resulta sino imprescindible,

si necesario, tratar las discrepancias que pudieran existir entre los Profesionales, Patronal, Sindicatos y el propio Estado, con el fin de evitar contingencias como las producidas el pasado mes de agosto de 2017 y las que se pudieran prever en los meses próximos. En una Infraestructura Crítica como un aeropuerto, si queremos garantizar unos estándares mínimos de calidad en la prestación de los servicios, no nos resultaría sencillo el denominado Plan de Contingencia y Plan de Continuidad de Negocio¹⁴ (que aplicaríamos en cualquier empresa privada), con el fin de contar con las medidas preventivas necesarias que pudieran evitar o mitigar la amenaza, todo ello en colaboración con las FCSE.

Es por todo lo expuesto, que la colaboración existente entre la Seguridad Pública y Seguridad Privada, no debemos descuidarla, destacando la posición, empeño y gran esfuerzo que los cientos de Vigilantes de Seguridad Privada desarrollan en todos los aeropuertos del territorio nacional en pro de la Seguridad.

12. Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

13. La Seguridad AVSEC serían los medios, medidas y procedimientos para protección y salvaguardia de los pasajeros, tripulaciones, personal de tierra, público, aeronaves e instalaciones aeroportuarias contra actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo.

14. Que hacemos para dar continuidad a nuestro negocio ante una crisis o emergencia. Consultar "Guía Práctica para su Elaboración", de Juan Gaspar Martínez, editorial Díaz de Santos.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Nuestra sociedad se encuentra en un momento en el que el concepto de Seguridad Integral e Integrada no podría entenderse sin la presencia de la Seguridad Privada en nuestra actividad diaria, como cuerpo auxiliar de nuestras FCSE, en materia preventiva de seguridad.

Como hemos ido analizando, el sector de la Seguridad Privada ha aumentado su especialización protagonizando un crecimiento exponencial, contando en la actualidad con aproximadamente 79.200 Vigilantes de Seguridad operativos.

SEGUNDA.- El futuro que se nos plantea es un tanto incierto y muy complicado. Aspectos como la delincuencia especializada, el terrorismo internacional, la disminución de funcionarios policiales, unido a las discrepancias que el personal y el sector de Seguridad Privada están sufriendo a día de hoy, forman un coctel digno de valorar a la hora de analizar posibles “brechas” en una sociedad que forma parte de una comunidad internacional que se siente amenazada por el terrorismo internacional.

En este contexto podría darse la posibilidad de que los actores de la seguridad pública se debieran enfrentar a serias dificultades para dar cobertura en determinadas situaciones de crisis en instalaciones sensibles. De producirse y afrontarlas de manera exitosa, ello tendría como consecuencia posiblemente el que vieran atendidas en menor medida otras funciones, porque a pesar de la gran profesionalidad de nuestras FCSE, sería de una gran complejidad dar cobertura a diversos siniestros y/o situaciones de emergencia en un mismo espacio de tiempo con el mismo número de operativos disponibles. Y aquí es donde se hace palpable la necesaria colaboración entre Seguridad Pública y Seguridad Privada.

TERCERA.- De lograr mejoras en las condiciones laborales del sector de la Seguridad Privada -tal y como se contemplan en la reciente aprobación del Convenio colectivo estatal de las empresas de seguridad¹⁵, junto con una formación continua y específica de dichos profesionales -dejando de ser catalogados como personal de baja cualificación-, se podrían establecer los pilares básicos para evitar y/o minimizar el impacto que tal vez provocaran posibles parones y/o plantones laborales y que sin duda afectarían, como ya ha ocurrido, a nuestros aeropuertos, con un objetivo fundamental y que todos exigimos: hacer que nuestro vuelo sea más seguro.

CUARTA.- Tal y como se ha venido recalcando, se hace necesaria una propuesta formativa cuyo diseño implique a los diversos estamentos públicos y privados, que hagan de la formación y el reciclaje del personal de seguridad privada acciones basadas en la calidad y excelencia académica. Dicha formación debe estar adaptada a las situaciones reales y competencias que actualmente se están asumiendo por parte de las compañías de seguridad. En este sentido, la formación en Seguridad Privada ha de estar orientada a fomentar la promoción interna, así como la especialización en los ámbitos de más relevancia actualmente en este campo, por lo que, a este respecto, las Universidades deben también poder ofrecer soluciones antes esta necesidad de formación. Todo ello, de la mano de la inexorable colaboración con la Seguridad Pública redundará en pro de la Seguridad Nacional.

“El hombre se convierte a menudo en lo que piensa de sí mismo. Si yo sigo diciéndome a mí mismo que no puedo hacer algo, es posible que termine siendo incapaz de ello. Al contrario, si tengo la creencia de que puedo hacerlo, seguramente adquiera la capacidad de hacerlo, incluso si no puedo al principio”-Mahatma Gandhi.

15. Resolución de 19 de enero de 2018, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Convenio colectivo estatal de las empresas de seguridad (BOE núm. 29, de 1 de febrero de 2018).

ENLACES DE INTERÉS

<http://aproser.es/sector/actualidad/>

https://www.elconfidencial.com/espana/2016-08-28/la-primera-fuerza-de-espana-ya-es-privada-hay-mas-vigilantes-que-guardias-civiles_1252000/

http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2016/DIEEO01-2016_Seguridad_AmericaLatina_FernandoMartinCubel.pdf

<https://www.policia.es/>

<http://www.guardiacivil.es/es/index.html>

https://sede.seguridadaerea.gob.es/SEDE_AESA/lang_castellano/

<http://www.aena.es/es/pasajeros/pasajeros.html>

<http://www.interior.gob.es/>

http://www.milenio.com/policia/Capacitado-solo-guardias-privados-custodios-efectivos-armas-seguridad-privada-ASF_0_494350583.html

<http://www.asf.gob.mx/Default/Index>

<http://www.seprem.es/ponencias/15%20CNPIC.pdf>

AUTOR

OSCAR SÁNCHEZ MENDOZA

Licenciado en Psicopedagogía y en Educación Física. Experto en Dirección y Gestión de la Seguridad e Investigación con varias publicaciones y congresos realizados. Experto Universitario en Criminología con dos Diplomas de reconocimiento por el Cuerpo Nacional de Policía. Perito Judicial en Seguridad Privada. Actualmente Director General de la Agencia de Detectives y Consultoría Estratégica “N.O.D.O. Detectives”.

Director de la Unidad de Inteligencia en el Docu-Thriller “LA HUIDA” de Movistar+. Director del Departamento de Seguridad de varias entidades Nacionales. Consultor Internacional y Director de Formación en seguridad Pública y Privada. Entre otras, cuenta con la acreditación de Director de Seguridad, Escolta Privado, Jefe de Seguridad, Detective Privado y Artillero. Consideración de Tirador Selecto con Arma Corta Grueso Calibre.

COORDINADORES

CHRISTIAN MORENO LARA

Doctorando en Criminología. Postgrado en Investigación Privada. Diplomado en Ciencias de la Seguridad. Especialista en terrorismo, sectas y delitos tecnológicos con varias publicaciones y congresos realizados. Presidente Grupo de Investigación en Criminología de la Universidad Internacional de Valencia. Director de la Agencia de Detectives y Criminólogos LaralInvest. Detective Privado. Mención Honorífica por la Dirección General de Policía Nacional. Vicepresidente de la Asociación de Profesionales Criminólogos de la Comunidad Valenciana. Miembro de la Comunidad de Inteligencia y Seguridad Global. Ponente en el Pacto Estatal contra la Corrupción.

IGNACIO V. MAYORAL NARROS

Doctor en Derecho. Profesor de Derecho Penal y Política Criminal de la Universidad Europea de Madrid. Profesor Colaborador del Máster Universitario en Criminología: Delincuencia y Victimología de la Universidad Internacional de Valencia y del Máster en Mediación y Resolución de Conflictos de la misma Universidad. Consultor del Grado en Criminología y Ciencias de la Seguridad de la Universidad Internacional de Valencia. Experto en Derecho penal de menores. Experiencia profesional en el ámbito de la intervención con menores infractores en centros de ejecución de medidas judiciales. Miembro del Consejo Europeo de Justicia Juvenil.

viu | **Universidad**
Internacional
de Valencia

Síguenos en:



www.viu.es