

SICUR 2008



Madrid acogió el pasado mes de febrero el Salón Internacional de la Seguridad (SICUR) donde se demostró, una vez más, que la industria del sector está en permanente evolución y con una creciente actividad comercial.

En el marco de esta feria, AES y APROSER celebraron una jornada conjunta, bajo el título "Seguridad privada en España. Situación actual. ¿La esperada y necesaria reforma legislativa?".

(páginas 15 y 16)

Análisis de la seguridad aeroportuaria

(páginas 3 a 12)

Nuestro sector apuesta por la profesionalidad de los vigilantes de seguridad privada que prestan servicios en las instalaciones aeroportuarias de nuestro país, para hacer posible de esta actividad una de las más competentes de Europa. Los vigilantes se destacan especialmente por su formación, que debe superar 180 horas en un Centro de Formación habilitado por el Ministerio del Interior, entre otros procedimientos.

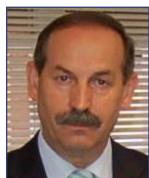
En este número hemos realizado un análisis para cuya elaboración hemos contado con las opiniones de expertos en la seguridad aeroportuaria desde sus diferentes ámbitos de actuación. Son:



Mariano Domingo, director de Seguridad Aeroportuaria de Aena.



Pedro Izquierdo, Teniente Coronel de la Guardia Civil.



Ángel Álvarez, comisario Jefe de la Brigada Central Operativa de Empresas de la Unidad Central de Seguridad Privada.



Pablo Olmeda, presidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA).

Editorial

Objetivos a corto plazo

(Página 2)

Noticias

Constitución de APROSER Andalucía

(Página 17)

APROSER se integra en CEOE

(Página 17)

Presentaciones del Informe Económico 2007

(Página 18)

Noticias CoESS

(Página 18)

Empresas asociadas

Prosegur

(Página 20)

APROSER se incorpora a la CEOE

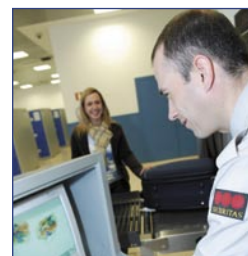
APROSER se integró como miembro de pleno derecho en la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), el pasado mes de abril. Con esta incorporación, nuestra organización contribuirá a fomentar áreas de la seguridad privada, como la vigilancia y el transporte de fondos. (pág. 17)

Constitución de APROSER Andalucía

El pasado mes de febrero se llevó a cabo la constitución de APROSER Andalucía, Ceuta y Melilla así como la elección de cargos. El acto tuvo lugar en las instalaciones de la Delegación Territorial de la ONCE en Andalucía. (pág. 17)

Formación de los vigilantes de seguridad aeroportuaria

El director de Formación del Grupo Segur, Manuel García de Quesada, nos enseña paso a paso todo el entramado de recursos humanos y técnicos, que constituyen la formación de los vigilantes de seguridad. Además, destaca la labor del Plan Nacional de Formación impuesto por la DGAC. (págs. 13 y 14)



Objetivos a corto plazo

El gran servicio que presta la seguridad privada en los aeropuertos españoles, como complemento de la labor de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado que son, en esencia, los encargados de la misma, ha sido analizado en este número de una manera especial con el objetivo de poder presentarla desde diferentes aspectos y perspectivas.

Más del 50% de las páginas de este boletín las hemos dedicado, en esta ocasión, a destacados responsables de esta área para que nos dieran su versión de cual consideran que es la situación de la gestión de seguridad aeroportuaria así como de la manera en que desarrollan su trabajo nuestros vigilantes dentro de un programa que está compuesto de una serie de procedimientos elaborados por la Dirección General de Aviación Civil, en los que se asigna a la Guardia Civil la responsabilidad y el control de la seguridad y a los vigilantes el cometido de auxiliarse en las citadas tareas de inspección.

También hemos querido incidir en las distintas ópticas de todos los actores que intervienen, desde la propia AENA, la Unidad Central de seguridad privada de la Comisaría General de Seguridad Ciudadana, la Guardia Civil, las compañías aéreas usuarias de los aeropuertos e, incluso, algunas de nuestros asociados ya que APROSER agrupa a la práctica totalidad de las empresas que realizan los servicios en aeropuertos.

Asimismo presentamos los datos de la formación de nuestros vigilantes que, como es sabido, es una de las amplias y mejores en relación con el resto de los países europeos, con un mínimo de 180 horas y más de 200 horas cuando nos referimos a tareas específicas.

Pero en este editorial no queremos dejar de comentar la comparecencia que el ministro Alfredo Pérez Rubalcaba tuvo en la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados, el pasado 27 de mayo, para informar de las líneas generales de su departamento para esta legislatura y en las que, entre otras cosas, hizo hincapié en alcanzar una mayor eficacia en nuestro sistema de seguridad a través de una mejor coordinación entre las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, con las policías autonómicas y municipales y con la seguridad privada.

Insistió en el concepto de cooperación y de establecer, en contacto con los responsables de las empresas de seguridad privada, *“un plan de cooperación y desarrollar una herramienta informática que nos permita la colaboración en tiempo real en las tareas de prevención y de lucha contra la criminalidad que unos y otros, cuerpos del Estado y policías privados, realizan diariamente”*.

Asimismo el ministro señaló las modificaciones legislativas que se propone hacer en esta legislatura entre ellas está la que regula nuestro sector, de la cual dijo *“reformaremos la Ley de Seguridad Privada, retocando sus disposiciones reguladoras, entre otras cosas para adecuarla a las competencias que los distintos estatutos de autonomía están otorgando en esta materia a las comunidades autónomas, para modificar algunas cuestiones relativas a la habilitación como personal de estas empresas a los nacionales de terceros Estados que residan en nuestro país, de acuerdo con algunas mociones aprobadas por unanimidad en este Parlamento, y finalmente para mejorar el régimen de vigilancia y control de las empresas de seguridad privada, intensificando los requisitos exigidos a quienes pretendan ejercer estas tareas”*.

Lo cierto es que estas palabras del ministro, confirmando las acciones que nuestra asociación lleva tanto tiempo pidiendo y tanto tiempo defendiendo son una magnífica noticia, con la que no podemos estar más de acuerdo. El ministro informó también que en esta legislatura se incrementará la oferta de puestos de trabajo en la Policía y la Guardia Civil hasta alcanzar de forma estable una plantilla mínima de 150.000 efectivos disponibles. Si a ello se sumase la solución de la escasez de vigilantes de seguridad con una legislación que facilitase su contratación, el resultado sería, lógicamente, que la sociedad española en su conjunto se sentirá más segura y protegida.

Empresas asociadas a APROSER:

**ALSE • EULEN • FALCON • LOOMIS • OMEGA • PROSEGUR
SABICO • SALCO • SECURITAS • SEGUR IBÉRICA • SEGURISA • TRABLISA • VINSÁ**

El incremento del número de vigilantes aeroportuarios es superior al de otros ámbitos del sector

La seguridad aeroportuaria en nuestro país es una de las mejores preparadas de Europa en recursos humanos y tecnológicos. Nuestro Sector aboga por la absoluta profesionalización de la seguridad privada que presta servicios en las instalaciones aeroportuarias en España.

Todas las funciones realizadas por las empresas de seguridad en el ámbito aeroportuario se adecuan a los planes de seguridad competencia de Aviación Civil, de acuerdo con las exigencias de la reglamentación europea.

Todo el personal que realiza funciones reservadas al área de seguridad, y que vienen reguladas en el artículo 11 del Convenio Colectivo, son vigilantes de seguridad habilitados. De hecho, la capacidad de inspección y sanción del personal de seguridad corresponde a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, que acompañan permanentemente a los vigilantes de seguridad en el desarrollo de las funciones realizadas en el ámbito aeroportuario.

Análisis de las empresas

APROSER agrupa las empresas que prestan la práctica totalidad de los servicios en el ámbito aeroportuario en España. Entre ellas destacan: Eulen, Securitas, Vinsa, Trablisa y Grupo Segur. Hemos consultado con algunas de ellas para analizar, en términos generales, el actual funcionamiento del sector en dicho ámbito.

Importante crecimiento

Según el director nacional de Eulen Seguridad, Carlos Blanco Pasamontes, el crecimiento que ha habido en los últimos años del número de vigilantes de seguridad aeroportuaria, "ha sido muy importante, fundamentado principalmente, en nuestro país, en la imposibilidad por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (Guardia Civil), de atender las demandas de seguridad de los aeropuertos como consecuencia de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, que supusieron un endurecimiento y un refuerzo de las medidas de seguridad aeroportuarias a nivel mundial".

A los más de 450 vigilantes de seguridad que trabajan en los aeropuertos de España pertenecientes al grupo Eulen, sus competencias se enmarcan en labores como: el control de accesos a zonas restringidas, la seguridad en los filtros de embarque, el manejo de los equipos de radioscopia, el control de las zonas de aparcamiento, patrullas de seguridad, control de acceso de personal a las áreas de embarque de equipajes y zonas de pista.

En la ejecución de dichas tareas surgen con frecuencia problemas como la tensión propia de la ejecución de cara al público de un trabajo de gran responsabilidad, que conlleva además el control y la gestión diaria de un gran número de personas e incidencias. Así como la falta de comprensión de algunos pasajeros respecto a las medidas de seguridad que necesariamente se deben exigir antes de embarcar.

En cuanto a la relación con los pasajeros respecto a la aplicación de las medidas reglamentarias de seguridad, Carlos Blanco opina que "en términos generales y conforme la aplicación de las nuevas normas de seguridad va siendo más conocida por los pasajeros a través de la práctica, la relación ha ido mejorando. Por otra parte, la mejora de la formación de los vigilantes en este tipo de trabajo específico, deberá mejorar la percepción que del mismo tenga el público en general y los pasajeros y usuarios en particular."

Servicios estacionales

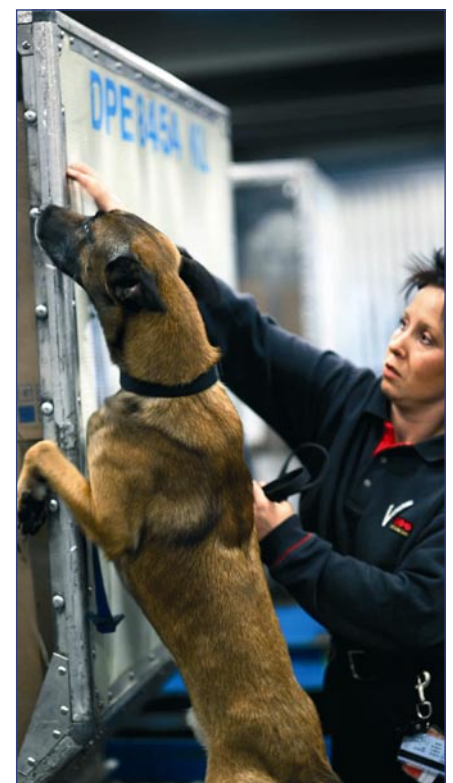
Desde la experiencia en aeropuertos del Grupo Segur, su consejero delegado, José Luis Novales Cadierno, nos habla del crecimiento de los últimos años en el número de vigilantes de seguridad aeroportuaria. "Segur Ibérica tiene actualmente asignados los ser-

vicios de seguridad privada en trece aeropuertos gestionados por AENA.

Desde un punto de vista global, en el período que llevamos de ejecución del contrato, hemos tenido un aumento del 19% en el número de vigilantes asignados a estos servicios. Estos aumentos han sido esencialmente en los aeropuertos de Murcia – San Javier y Gerona, como consecuencia del aumento de vuelos y pasajeros experimentado. Quiero también señalar, la existencia de incrementos en los servicios de carácter estacional, como consecuencia del aumento de vuelos en las temporadas turísticas altas."

Actualmente hay 670 vigilantes de Segur Ibérica trabajando en aeropuertos. Novales resalta la gran diversidad de estos servicios, ya que hay aeropuertos con una dotación importante de cerca de 300 vigilantes y otros en los que únicamente se monta un servicio de 24 horas.

Segur Ibérica cuenta actualmente y por término medio con un vigilante por cada 55.709 pasajeros/año, en los aeropuertos en los que opera. No



- ▶ obstante, se debe tener en cuenta, la diversidad entre aeropuertos, que en este caso es resultado de los distintos cometidos asignados en cada uno de ellos.

Las competencias de los vigilantes de seguridad en los aeropuertos se rigen según el Reglamento (CE) Nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, recientemente aprobado, que regula las normas comunes para la seguridad de la aviación civil, por la que todos los Estados miembros elaborarán, aplicarán y mantendrán un Programa Nacional de Seguridad para la aviación civil.

En nuestro país, dicho programa está compuesto por una serie de procedimientos elaborados por la Dirección General de Aviación Civil, en los que asigna a las FFCCSE (Guardia Civil) la responsabilidad del control de seguridad y de vigilar que la inspección de personal y equipajes se realice de acuerdo con la normativa vigente, y a los vigilantes de seguridad la función de auxiliar a la Guardia Civil en las tareas de inspección referidas.

Por este motivo, los vigilantes de seguridad, en colaboración con la Guardia Civil, tienen asignadas las siguientes competencias: control e inspección de pasajeros y sus equipajes de mano previo al embarque en la aeronave, control de accesos de personas y vehículos a las zonas restringidas de seguridad, zonas de maniobras y de mantenimiento, control de las instalaciones y superficie perimetral de las zonas aeroportuarias, y la explotación de los medios técnicos asignados para efectuar los controles e inspecciones mencionados.

Para Secur Ibérica, los principales problemas a los que se enfrentan sus vigilantes de seguridad en las jornadas laborales son consecuencia del trato directo con el público, explica Novales, "que muchas veces ni entiende, ni acepta las incomodidades que le suponen las medidas de seguridad aplicadas".

Marco reglamentario

Eduardo González García, director general de Seguridad en el Transporte

Aéreo de Securitas España, señala que ha habido dos etapas que han hecho evolucionar el número de vigilantes de seguridad en los aeropuertos. En primer lugar, el acuerdo firmado el 29 de Junio de 1999 entre el Ministerio del Interior, la Secretaría de Estado de Seguridad, y Aena, que dio entrada a la seguridad privada en las áreas de escáner de los aeropuertos, y posteriormente, a raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre, la regulación normativa, tanto internacional como nacional que se ha desarrollado, y que ha llevado a un incremento en el número de vigilantes notablemente superior al incremento medio que han podido experimentar otros sectores en los que trabaja la seguridad privada.

En Securitas, la mayor parte de los recursos humanos destacados en aeropuertos se concentra en la Terminal 4 del aeropuerto Madrid-Barajas, además de otros servicios, como por ejemplo Navegación Aérea. En total, cuentan con unos 400 vigilantes de seguridad.

En cuanto al número de vigilantes con respecto al número de pasajeros, es variable, dependiendo de distintos factores, tales como el área geográfica de ubicación del aeropuerto, la estaciona-

lidad, e incluso la diferente normativa que se aplique en cada país. En España, se estima un ratio de 144 pasajeros por vigilante y día.

Desde la perspectiva de Securitas, Eduardo González explica que la problemática más frecuente es que la implantación de las medidas de prevención contra actos de interferencia ilícita, en algunos casos, puede ir en contra de la "comodidad" del pasajero, y en determinados momentos puede haber una cierta incompreensión hacia las mismas.

En cuanto a la relación con los pasajeros respecto a la aplicación de las medidas reglamentarias de seguridad, para González "existe una casuística muy amplia, desde el pasajero agradecido por las medidas de seguridad porque se incrementa su tranquilidad al viajar, hasta el pasajero que no quiere pasarlas. Por esta razón, por parte de las compañías de seguridad se está trabajando e insistiendo en la formación del personal para mejorar cada vez más esta relación con los pasajeros, especialmente en la actual situación de escasez de recursos humanos, que está requiriendo una labor de formación continua, tanto de reciclaje como para los vigilantes de nueva incorporación".

Satisfacción del cliente

Contrario a la percepción general de que el número de vigilantes de la seguridad privada en aeropuertos ha tenido un aumento constante, Juan Amer, director general de Trablisa, opina que "en los últimos años el crecimiento de vigilantes de seguridad en aeropuertos se ha estancado como consecuencia de la utilización de medios técnicos de seguridad".

Las competencias de estos vigilantes están marcadas por la constante colaboración y apoyo a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. En el transcurso de sus actividades, los vigilantes tienen habitualmente una buena relación con los pasajeros, ya que como indica Amer, "por lo general la aceptación de los pasajeros es buena, salvo pequeñas excepciones que intentamos gestionarlas de la mejor forma posible".



Mariano Domingo / Director de Seguridad Aeroportuaria de Aena

“Uno de nuestros grandes objetivos es la generación progresiva de una mayor cultura de seguridad aeroportuaria”

Mariano Domingo es ingeniero aeronáutico y está vinculado a Aena desde hace 13 años. Ha ocupado diferentes puestos de responsabilidad y una fructífera trayectoria que le ha llevado desde 2007 al cargo de Director de Seguridad Aeroportuaria. Una dirección que lleva con gran responsabilidad y en la que ha asumido el reto de impulsar la seguridad y la optimización de recursos en los aeropuertos españoles.



¿Cuáles son sus principales retos al mando de la gestión como responsable de seguridad de AENA?

Dentro de los objetivos que nos hemos marcado, me gustaría destacar los siguientes como retos en la gestión de la seguridad aeroportuaria por parte de Aena:

- Dar el impulso necesario a la seguridad aeroportuaria tanto a nivel central, a través de la Dirección de Seguridad Aeroportuaria, como dentro del ámbito de cada aeropuerto de la red de Aena.

- Seguir profundizando en la mejora de la colaboración y relación con el resto de partes implicadas en la gestión de la seguridad aeroportuaria, tanto a nivel nacional como internacional, destacando Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE) como, responsables finales de la seguridad en los aeropuertos, reguladores y autoridad competente en la materia como la DGAC (Dirección General de Aviación Civil) y la Comisión Europea, compañías aéreas, usuarios, proveedores, etc.

- Uno de nuestros grandes objetivos es la generación progresiva de una mayor cultura de seguridad aeroportuaria en los ámbitos de actuación y responsabilidad de Aena como por ejemplo en el diseño y ejecución de infraestructuras, facilitación, prestación de servicios, operación aeroportuaria, etc., siendo clave para este objetivo la mejora de la concienciación y formación.

- Desarrollo y búsqueda de soluciones tecnológicas que faciliten, com-

plementen y mejoren la seguridad aeroportuaria.

- Racionalización y optimización en recursos.

La percepción del ciudadano en cuanto a seguridad aeroportuaria es que cada vez se le ponen más controles. ¿Cree usted que esto ha podido provocar un descenso de usuarios?

No creo que la aplicación de la normativa y legislación europea en materia de seguridad en los aeropuertos sea un motivo para que un potencial usuario del transporte aéreo decida no hacer uso de él y opte por otro transporte alternativo. Existen factores más determinantes en la elección de un modo de transporte u otro como el precio, oferta de destino, horarios, etc.

¿Qué destacaría en materia de seguridad, tanto de las fuerzas públicas como privadas, para tranquilidad del ciudadano?

Desde la corta experiencia que he tenido en este año con las FCSE puedo afirmar sin duda que hay que destacar, por encima de todo, su profesionalidad, avalada por muchos años de experiencia garantizando la seguridad pública de todos los ciudadanos. Asimismo, quisiera destacar su alto grado de colaboración.

Respecto a la seguridad privada destacaría el gran esfuerzo que están haciendo las empresas por la mejora continua en cuanto al servicio que prestan, en especial en lo que a la formación y calidad se refiere.

Con la última modificación en las medidas de seguridad exigidas por la Unión Europea (UE), ¿cómo ha afectado este incremento en la seguridad, en cuanto a la necesidad de contratación de vigilantes de seguridad en los aeropuertos de España?

Sin duda, el incremento progresivo en la reglamentación en materia de seguridad en el seno de la Unión Europea en los últimos años ha causado que un necesario incremento de recursos para su aplicación. En el caso de España, esta necesidad ha sido atendida por las FCSE, responsables finales de la seguridad en los aeropuertos, contando con la colaboración de Aena mediante la contratación de los servicios de empresas de seguridad privada, en cumplimiento del acuerdo de colaboración suscrito en el año 1999 entre ambas partes. La necesidad de contratar servicios a las empresas de seguridad privada por parte de Aena ha ido creciendo en estos últimos años de tal forma que actualmente disponemos de una muy elevada presencia del sector en nuestros aeropuertos, estando nuestro gasto anual en torno a los 120 millones de euros anuales, lo que nos convierte casi con toda seguridad en una de las empresas con mayor volumen de contratación de servicios de seguridad privada.

Los factores que influyen en la necesidad de servicios de seguridad

- ▶ privada contratados por Aena:
 - Disposición de efectivos de las FCSE en los aeropuertos.
 - Volumen de actividad en los aeropuertos.
 - Configuración y diseño de las infraestructuras aeroportuarias.
 - Desarrollo tecnológico de soluciones aplicables en los aeropuertos.
 - Normativa de seguridad aplicable.
 - Procedimientos e instrucciones de desarrollo de la normativa.
 - Nivel de riesgo o amenaza en cada momento.

¿Cuál es su opinión sobre el servicio prestado por las empresas de seguridad en los aeropuertos españoles?

Nuestra experiencia, hasta ahora, con este sector creo que es buena. Actualmente existe diferentes empresas que considero representativas del sector contratadas en todos los aeropuertos, existiendo un buen grado de colaboración.

No obstante, y en cuanto al servicio prestado se refiere y en particular respecto a la calidad del mismo, creo que hay que seguir avanzado en intentar y conseguir una mejora efectiva del nivel de calidad de servicio final prestado. Servicios como éste no pueden quedarse en una mera disposición de recursos a los que gestionar de forma más o menos organizada, sino que hay que dar un paso más y orientar los esfuerzos hacia la calidad del servicio final que estamos demandando. Sin lugar a la duda, creo que existen claras oportunidades de mejora.

¿Cuáles son las soluciones más demandadas en cuanto a seguridad en los aeropuertos?

Desde luego las soluciones tecnológicas forman parte de una de las mayores demandas en cuanto a seguridad aeroportuaria se refiere. Estamos hablando de soluciones que, por un lado, aporten mejoras efectivas en los niveles de seguridad, y por otro, nos referimos a mejoras tecnológicas que faciliten a los usuarios de los aeropuertos su estancia en los mismos y minimicen los inconvenientes que la aplicación de la normativa de seguridad les pueda causar.

¿Cuál es su valoración sobre la situación actual del sector de la seguridad privada en España?

En mi opinión, creo que el sector está en un momento importante y clave debido a diversos aspectos, entre los que destacaría la demanda creciente de servicios, la oferta de recursos humanos que no crece al mismo nivel y un aumento en las exigencias por parte de los clientes especialmente en cuanto a calidad de servicio se refiere.

La necesidad de contratar servicios a las empresas de seguridad privada por parte de Aena ha ido creciendo en los últimos años

¿Hacia dónde se dirigen los nuevos avances tecnológicos en el área de sistemas de seguridad?. ¿Cuál es el nivel en los aeropuertos españoles?

Nuestro objetivo es mejorar la capacidad de respuesta tecnológica por parte de Aena ante las actuales y nuevas amenazas, facilitando y mejorando en todo momento la operatividad aeroportuaria y una excelente calidad de servicio, cumpliendo la legislación vigente y garantizando un alto nivel de seguridad en los aeropuertos en colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Como ejemplo baste citar tecnologías como biometría, análisis digital de imágenes, inspección automática por rayos x de explosivos líquidos o sistemas de gestión de seguridad.

En general, los aeropuertos españoles están dotados de un alto nivel tecnológico de equipos e instalaciones en materia de seguridad, pero esto no puede quedarse aquí. Hay que seguir apostando por un alto nivel en la tecnología puesta a disposición de la seguridad aeroportuaria.

¿Cree usted que el actual grado de preparación de los profesionales de seguridad privada tiene en cuenta las nuevas formas de terrorismo internacional que han surgido en el mundo aeronáutico?

Las nuevas formas de terrorismo internacional han dado lugar en los últimos años a una mayor exigencia en la seguridad en el transporte aéreo, plasmada en una amplia y completa regulación internacional y nacional.

En mi opinión, el servicio prestado por estas empresas de seguridad privada es cada vez más profesional y de calidad, acercándose a esas exigencias, aunque como he comentado anteriormente existen todavía un margen amplio para la mejora, sobre todo, en materia de concienciación y formación en el ámbito de la seguridad aeroportuaria por parte de las empresas, así como en la calidad final del servicio prestado.

El 11 de septiembre, ¿sigue pesando sobre la seguridad aeroportuaria del mundo?

Sin duda. Esos fatales acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 siguen pesando sobre el mundo de la seguridad aeroportuaria, ya que, a día de hoy, gran parte de la legislación, reglamentación y normativa aplicable tanto europea como nacional en materia de seguridad aeroportuaria en vigor es la que se elaboró y desarrolló a lo largo de los últimos años en respuesta a dichos acontecimientos.

¿Cómo calificaría usted la relación entre los usuarios del aeropuerto y los vigilantes de seguridad?

Por un lado, tanto FCSE como las empresas de seguridad realizan su trabajo de forma profesional en los aeropuertos, siguiendo los procedimientos derivados de la aplicación de la normativa. Por otro lado, los usuarios, entre los que me encuentro, entendemos la necesidad de este tipo de normativa aunque a veces nos pueda resultar molesto, especialmente cuando transitamos con el tiempo justo para coger un vuelo.

Teniendo en cuenta que a diario pasan por nuestros aeropuertos más de medio millón de pasajeros y que hay varios miles de trabajadores, es normal que pueda surgir alguna tensión en esta relación aunque la experiencia nos dice que el número de estas situaciones se puede considerar muy bajo.

Ángel Álvarez / Comisario Jefe de la Brigada Central Operativa de Empresas de la Unidad Central de Seguridad Privada de la Comisaría General de Seguridad Ciudadana

La coordinación y cooperación entre departamentos es la base de la seguridad aeroportuaria

Ángel Álvarez es el Comisario Jefe de la Brigada Central Operativa de Empresas de la Unidad Central de Seguridad Privada de la Comisaría General de Seguridad Ciudadana, desde la cual ejecuta competencias como el control, la vigilancia e investigación del personal, medios y actuaciones del sector de seguridad privada.

Álvarez es licenciado en derecho y en ciencias políticas. Ingresó en el Cuerpo Nacional de Policía en 1975. A lo largo de su trayectoria profesional ha ocupado diferentes puestos, destacando entre ellos el haber sido Comisario Jefe de la Brigada Central de Escoltas de la Comisaría General de Seguridad Ciudadana y Comisario Jefe de la Brigada Provincial de Información de la Jefatura Superior de Policía de Madrid, entre otros.

En los aeropuertos, ¿cuál es el complemento que les prestan los vigilantes privados de seguridad a las fuerzas públicas?

La normativa vigente sobre el Estatuto del Ente Público Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea (AENA), asigna a este Organismo la dirección, explotación y gestión de los servicios de seguridad en los Aeropuertos españoles, centros de control y demás recintos e instalaciones de navegación aérea, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio del Interior.

El convenio de colaboración suscrito entre dicho Ministerio y el Ente Público aludido tiene por objeto establecer normas y medidas que permitan reforzar la colaboración y coordinación entre ambos, en materia de seguridad aeroportuaria.

En dicho convenio se establece que la prestación de los servicios que corresponden a AENA se realicen por vigilantes de seguridad integrados en su departamento, quienes ajustarán su actuación al ejercicio de las funciones que les asigna la ley de seguridad privada y demás normativa concordante.

Por tanto, las funciones del personal de seguridad en cuanto a com-

plementarias y subordinadas de la seguridad pública, han de ceñirse a la colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad siguiendo las instrucciones que estas les impartan, y observando escrupulosamente los principios de actuación.

¿En torno a qué número de activos tienen las fuerzas de seguridad en los aeropuertos españoles?

Las complejas actividades que tienen que llevar a cabo los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad en las instalaciones aeroportuarias, con el fin de garantizar la seguridad de las mismas tanto interior como exterior y periféricas, así como la presencia en los filtros de control, puestos de entrada y salida de pasajeros en los vuelos trasatlánticos e internacionales, que en algunos aeropuertos como el de Madrid-Barajas superan los diez millones, operaciones de retorno, prevención y seguridad de los mismos, requieren una gran cantidad de recursos humanos que son aportados tanto por el Cuerpo de la Guardia Civil como por la Policía, que, en este último caso, son casi 600 funcionarios los que prestan servicio en el aeropuerto de Madrid-Barajas.

“Los efectivos policiales que prestan servicio en los aeropuertos son suficientes”

En algunos aeropuertos como el de Madrid, los responsables de seguridad cuentan con la colaboración permanente de otras Unidades de Intervención Policial, que coadyuvan en la realización de controles



selectivos y en el mantenimiento de la seguridad ciudadana en los aeropuertos.

En su opinión, ¿son suficientes?, ¿y en cuanto al número de vigilantes de seguridad privada?

Según mi criterio y como he dicho anteriormente, los efectivos policiales que prestan servicio en los aeropuertos son suficientes una vez que sean adscritos los funcionarios cuyos nuevos puestos de trabajo han sido recogidos en el Catálogo correspondiente. En cuanto al número de vigilantes que prestan servicio en dichos aeródromos, según datos del Ente Público AENA, superan los 3.500 activos contratados por dicho Ente.

¿Qué necesidades particulares, en cuanto a seguridad se refiere, requiere el control aeroportuario?

Por razones estrictas de seguridad integral es necesario llevar a cabo en los aeropuertos controles básicos generalizados a todos los pasajeros, obligaciones que vienen dadas por imperativo legal con el fin de garantizar la seguridad de los mismos y del tráfico aéreo.

Por otra parte, dichos controles evidentemente molestos e indeseables para los pasajeros, dadas las molestias y retardos que les originan antes de tomar el correspondiente vuelo, ▶

- ▶ pretenden combinar medidas técnicas y recursos humanos altamente especializados para la detección de posibles sustancias capaces de producir explosivos, armas de fuego u otros objetos peligrosos, lo que supone una restricción considerable a la libertad de circulación de los ciudadanos en pro de la seguridad. Es necesario que dichos controles, además de disuasorios, sean eficaces, por lo que como he dicho deben ser llevados a cabo por personal especializado, que a través de varias etapas pueda controlar los equipajes mediante equipos radioscópicos, así como a los pasajeros, observando en tan delicada misión escrupulosamente los principios básicos de actuación recogidos para los vigilantes de seguridad en la ley y Reglamento de Seguridad Privada.

¿Cuáles son los problemas más frecuentes con los que se encuentra la DGP en los aeropuertos de España?

Las incidencias más frecuentes detectadas en los aeropuertos españoles, según mi área de competencia en la Brigada Central Operativa de Empresas, son las situaciones que producen determinadas huelgas del personal de seguridad privada que trabaja en los aeropuertos y que en varias ocasiones ha dado lugar a que la Secretaría de Estado de Seguridad dicte el correspondiente Decreto de servicios mínimos, al tratarse de infraestructuras críticas del Estado y de servicios esenciales para los ciudadanos. Dado que en la seguridad de los mismos están implicadas distintas Instituciones es necesaria una gran coordinación para lograr los objetivos de seguridad. Además, para hacer efectiva la seguridad integral en los aeropuertos es necesario lograr la sectorización de los mismos, evitando que empleados, debidamente acreditados, circulen por zonas para las que no están habilitados, habiéndose detectado en fechas recientes algunas conductas presuntamente irregulares por parte de algún empleado en relación con la inmigración procedente de diversos países.

¿Cuáles cree que son las principales exigencias para incrementar la seguridad aeroportuaria?

Los actos criminales cometidos en Nueva York y Washington el 11 de septiembre del 2001, así como los perpetrados en Madrid el 11 de marzo del 2004, y en Londres, pusieron de manifiesto que el terrorismo internacional y también el autóctono como se pudo ver en el atentado perpetrado en la T-4 del aeropuerto de Madrid-Barajas por la organización terrorista ETA, son una de las mayores amenazas para la democracia y la libertad en el siglo XXI, así como para los valores de paz que constituyen la esencia de la misma en nuestro país y por ende en la Unión Europea de la que formamos parte. Debe garantizarse en todo momento en el ámbito de la aviación civil la protección de los ciudadanos evitando actos de terrorismo e interferencia ilícita.

“La colaboración de los vigilantes de seguridad con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad en los Aeropuertos es estrecha y fluida”

La principal exigencia para incrementar la seguridad aeroportuaria es el cumplimiento estricto de la normativa de seguridad establecida en los correspondientes Estados y en el Reglamento de la Unión Europea, ya citado con anterioridad, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil, estableciendo un programa específico en el que se detallan las acciones operativas a llevar a cabo para evitar dichas acciones ilícitas que pongan en peligro la seguridad tanto de las personas como de los bienes entre ellas, la cooperación internacional y el intercambio de inteligencia entre los correspondientes servicios.

¿Cómo considera que es la relación entre las fuerzas de seguridad del Estado y los vigilantes de seguridad privada en los aeropuertos?

La colaboración de los vigilantes de seguridad con los Cuerpos y Fuerzas de seguridad en los aeropuertos es estrecha y fluida y derivada de lo estipulado en la normativa vigente, pues la misma establece que el

personal de seguridad privada tiene la obligación especial de auxiliar a dichas Fuerzas y Cuerpos en el ejercicio de sus funciones, de prestarle su colaboración y de seguir sus instrucciones en relación con los bienes y personas de cuya custodia estuviesen encargados, pero además debe estar basada en criterios de confianza y lealtad mutua. En cumplimiento de dicha obligación y de lo dispuesto en la Ley Orgánica de Protección de la Seguridad Ciudadana, los aludidos deberán comunicar a las Fuerzas y Cuerpos citados, tan pronto como sea posible, cualesquiera circunstancia o información relevante para la prevención, el mantenimiento o restablecimiento de la seguridad ciudadana, así como cualquier indicio de delito del que tuviesen conocimiento en el ejercicio de sus funciones.

¿En qué otras áreas se podría implementar la colaboración con el sector privado?

Si bien son múltiples las áreas donde el sector de la seguridad privada presta sus servicios en las instalaciones aeroportuarias desde el control de personas y bienes, instalaciones, control de equipajes, control de accesos, áreas restringidas de seguridad, es muy posible que en un futuro sea necesario implementar dicha colaboración con el Departamento de Seguridad de AENA, responsable de la contratación, formación especializada y supervisión de los servicios.

¿De que manera se afronta la formación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para estar a la vanguardia de los nuevos tipos de delincuencia?

La formación y especialización es responsabilidad de la División de Formación y Perfeccionamiento de nuestra Dirección, implicando en ella a las diversas Comisarías Generales y Divisiones. Esta División cuenta para esta misión con el Centro de Actualización y Especialización, el cual es responsable de la formación permanente de los funcionarios que trabajan en Unidades especializadas, mediante la colaboración de las Comisarías Generales respectivas y las demás Divisiones del Cuerpo.

Pedro Izquierdo / Teniente Coronel de la Guardia Civil

“La colaboración de la vigilancia privada es, hoy día, fundamental e imprescindible”

Pedro Izquierdo Sánchez, Teniente Coronel de la Guardia Civil destinado actualmente en el Servicio de Costas y Fronteras de la Jefatura Fiscal y de Fronteras, es Jefe del Departamento de Seguridad Aeroportuaria. En su trayectoria profesional desde 1998 ha ejecutado comisiones en el extranjero, tanto en auditorias de seguridad como en cursos de formación aeroportuaria de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en países como Mozambique, Ecuador, Cuba, Venezuela, Argentina, Bolivia y Costa Rica.



En la actualidad, ¿qué funciones y competencias desempeña la Guardia Civil en el ámbito de la seguridad en los aeropuertos?

La GC desempeña en el ámbito de la seguridad aeroportuaria las funciones que le asigna la L.O. 2/86 de FF y CC de seguridad; es decir la custodia de los aeropuertos. En 1999 se firmó el convenio de colaboración entre Aena y la Secretaría de Estado de Seguridad en virtud del cual la GC cuenta con el apoyo de la vigilancia privada para cumplir esos cometidos bajo su supervisión.

“Los medios siempre se consideran escasos y nos gustaría disponer de más recursos humanos”

¿Cuáles son los principales problemas de delincuencia a los que se enfrenta más a menudo la Guardia Civil que está en aeropuertos?

Los de tipo fiscal, aunque en los grandes aeropuertos preocupa la delincuencia común, tanto en la zona pública (robos a pasajeros sobretodo por el sistema del descuido), como en la restringida (robos en tiendas o en maletas). La incidencia no es muy grande, máxime si tenemos en cuenta que

algunos aeropuertos tienen a diario más “habitantes” que muchas ciudades españolas, pero crea alarma social por el lugar donde se produce. No obstante, la máxima preocupación es la evitación de actos de interferencia ilícita, como se conoce en el argot internacional a los ataques contra la aviación civil.

¿Hasta qué punto considera importante la colaboración de la seguridad privada para atender este sector y estos problemas?

La colaboración de la vigilancia privada es, hoy día, fundamental e imprescindible. La cantidad y variedad de misiones que tienen las Fuerzas de seguridad en un aeropuerto y, en nuestro caso, la GC hace que sea imposible atender a los servicios estáticos, como los distintos puntos de inspección y controles de acceso ya que iría en detrimento de la seguridad al no poder abarcar todos los aspectos de la misma. Por ello, se hizo necesario el Convenio de colaboración. Esta práctica es la general en los países de nuestro entorno cultural. Lo normal en cualquier aeropuerto, no solo europeo, es que en esos puntos mencionados exista vigilancia privada en exclusiva, o sea, sin presencia de ninguna fuerza policial, cosa que en España aún mantenemos. En todos los casos, la labor policial consiste en la supervisión de la que llevan a cabo los vigilantes, además de la suya específica de seguridad pública.

¿Aproximadamente, cuántos vigilantes de seguridad de la Guardia Civil están en los aeropuertos españoles?

Si nos referimos a cuantos guardias civiles prestan el servicio de seguridad en los aeropuertos, podemos decir que alrededor de 1500. En cuanto al número de vigilantes que prestan servicio con arreglo al Convenio, es un dato del que no disponemos ya que son contratados por Aena.

¿Cree que es suficiente el número de operativos tanto de la seguridad privada como de la Guardia Civil en los aeropuertos?

Los medios siempre se consideran escasos y nos gustaría disponer de más recursos humanos. Pero hay que entender que la GC tiene que atender las demandas de los ciudadanos en numerosas y variadas parcelas. Por ello es nuestra obligación gestionar de la manera más eficiente posible esos recursos.

¿En qué consisten las líneas de colaboración entre el sector de la seguridad privada y la Guardia Civil?

El Convenio al que repetidamente nos hemos referido especifica los puntos en los que Aena, a través de ▶

- ▶ la vigilancia privada, colabora con el Ministerio del Interior: filtros de pasajeros y sus equipajes; filtros de personal laboral y tripulaciones; accesos a salas de espera y retirada de equipajes; vigilancia de plataforma y perímetro; entre otros accesos.

¿Cuáles cree que son las principales necesidades para incrementar la seguridad aeroportuaria?

Hay dos cuestiones fundamentales: la formación y la concienciación. La normativa sobre seguridad de la aviación civil es profusa y cambiante y requiere de una formación específica. Además se utilizan unos medios técnicos muy determinados que también requieren instrucción adecuada. De ahí que se aprobara en su día un Programa Nacional de Formación (PNF), en cumplimiento de la normativa europea sobre esta materia. El PNF nos obliga a todos los que nos movemos en el ámbito aeroportuario y existe un Programa específico para la vigilancia privada y otro para la GC, además de los propios para las compañías aéreas, de asistencia en tierra, Aena, etc. Es decir, que en cuanto a formación vamos por el camino correcto.

“La normativa sobre seguridad de la aviación civil es profusa y cambiante y requiere de una formación específica”

Pero no solo debemos estar formados sino concienciados de que es fundamental cumplir con el rigor necesario las normas de seguridad y, por lo que respecta a la GC y vigilancia privada, hacerlas cumplir. Además, en esta labor estamos involucrados todos cuantos nos movemos en el ámbito aeroportuario, seamos componentes de los servicios de seguridad, personal laboral, tripulación, etc. La seguridad nos afecta a todos y redunda en beneficio de todos, por lo que todos tenemos que arrimar el hombro en este sentido.

¿Cree usted que podrían existir otras áreas donde implementar la colaboración entre la Guardia Civil y el sector privado?

En principio, las actividades fundamentales que afectan a la seguridad aeroportuaria están cubiertas con el Convenio, pero no cabe duda de que siempre se pueda ampliar esa colaboración. Por ejemplo, podríamos citar la vigilancia de las Terminales de carga, las de las zonas de Aviación general o aeroclubes, de otras instalaciones imprescindibles para el funcionamiento del aeropuerto, accesos a aeronaves estacionadas, etc.

En algunos de estos casos ya existe vigilancia privada contratada por la empresa correspondiente, por lo que solo faltaría estudiar la manera de hacer un Convenio similar al existente. En cualquier caso, sería necesario estudiar cada situación detenidamente.

¿Cómo se prepara la Guardia Civil para hacer frente a las nuevas formas de delincuencia?

Hemos citado la formación en un punto anterior y esa es la manera en que nos preparamos para hacer frente a nuevas situaciones; es decir, con la actualización permanente de nuestros planes de estudio.

¿Hasta qué punto considera usted que la importante formación que se les da a los agentes de la Guardia Civil es más adecuada para

perseguir la delincuencia que para estar en el control de pasajeros de un aeropuerto?

El guardia civil se prepara en las Academias de formación para cumplir las obligaciones que la Ley nos marca en cuanto a seguridad pública y específicamente en seguridad ciudadana. Posteriormente adquiere la especialización que necesita para el ejercicio de determinados cometidos. Esto mismo sucede en el campo de la seguridad aeroportuaria.

“La seguridad nos afecta a todos y redunda en beneficio de todos por lo que todos tenemos que arrimar el hombro en este sentido”

Esta normativa es demasiado compleja y cambiante como para ser impartida de manera general en las Academias, por lo que se requiere que la obtenga al llegar al aeropuerto. Con esto se quiere decir que cuando presta servicio en el aeropuerto está preparado para cumplir con las obligaciones que se le van a exigir. No obstante, como ya se ha apuntado, es un recurso caro y escaso por lo que debe ser empleado allí donde no puede ser reemplazado por un vigilante y donde se le pueda sacar todo el rendimiento.



Pablo Olmeda / Presidente de ALA

“La seguridad tiene muy buen nivel en los aeropuertos españoles”

Pablo Olmeda es el presidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA). Con una importante trayectoria profesional, actualmente también es delegado en Madrid de Relaciones Oficiales de Air Nostrum, presidente del Comité de Usuarios del Aeropuerto de Madrid Barajas y durante más de tres décadas, de 1966 a 1999, director general de Air India para España, Portugal y Norte de África.

Para el presidente de ALA, la excelencia ha sido su reto permanente. “Durante todo el tiempo de dedicación profesional he tratado de que las relaciones entre mis empresas y asociación, incluidos los miembros de la misma, fuesen excelentes con ese estamento con la prestación por parte de la asociación de todas las ayudas necesarias. Como ejemplo, me es grato destacar que a petición mía personal, el “Premio ALA 2000” fue concedido a la Guardia Civil”.

La Asociación de Líneas Aéreas (ALA) tiene muchos años de experiencia vigilando la seguridad y la calidad de los servicios en el transporte aéreo, ¿cómo ha llegado a posicionarse como una de las asociaciones más importantes del sector?

Durante los cincuenta años de nuestra actividad en España nos hemos propuesto mantener una relación permanente y constructiva con todos los intervinientes en la cadena de valor del transporte, desde una posición rigurosa en cuanto a la transparencia y equivalencia de los métodos, los procedimientos, y costes de la actividad. No nos limitamos a realizar funciones de despacho, sino que, ostentando la presidencia de los Comités de Operadores de los Aeropuertos Españoles, tenemos un pulso directo e inmediato sobre lo que pasa día a día, en cada uno de ellos.

Por otra parte, quiero destacar que nuestra presencia en el Comité de Usuarios nos permite tener una opinión equilibrada entre los distintos intereses de las empresas y clientes de los aeropuertos.

Nuestro interés por colaborar efectivamente en garantizar la seguridad de los aeropuertos, nos ha llevado a constituir el Comité de Seguridad de ALA, bajo la Presidencia y Vicepresidencia de miembros de la Guardia Civil y de la Policía Nacional.

“Nuestra presencia en el Comité de Usuarios nos permite tener una opinión equilibrada entre los distintos intereses de las empresas y clientes de los aeropuertos”

¿Cómo se considera, desde ALA, el trabajo de las diferentes entidades encargadas de la seguridad aeroportuaria?

Valoramos positivamente el desarrollo técnico de las Infraestructuras y la calidad de los servicios prestados por AENA, así como la estructura de Red Operativa que se ha logrado. Tenemos discrepancias con la gestión de la DGAC en cuanto al desarrollo técnico de las ayudas a la navegación y al diseño de las rutas. Estamos preocupados ante el desarrollo de un modelo de co-gestión aeroportuaria, del que apenas tenemos información, en cuanto a los criterios sobre la Red de aeropuertos españoles, el mantenimiento de su conectividad, y los criterios de gestión, financiación, y amortización de las infraestructuras.

¿Cuántas empresas hay afiliadas a ALA y cuánto empleo generan en los aeropuertos de toda España?



Tenemos 54 socios, tanto nacionales como internacionales, que gestionan más del 75% de la actividad de transporte de pasajeros, carga y correo en España. Son compañías aéreas con una larga trayectoria en sus operaciones desde sus respectivos países, lo que ha soportado y garantiza la actividad del transporte aéreo en nuestro país. Teniendo en cuenta la participación del transporte aéreo en el PIB nacional, su influencia sobre el turismo, y su transversalidad con la actividad económica general, son compañías aéreas que han contribuido y contribuyen decisivamente en el desarrollo económico y social de España.

¿Cuáles son las principales demandas de las compañías aéreas integradas en ALA en cuanto a seguridad aeroportuaria y cómo afectan éstas en la seguridad y control de pasajeros?

Entendemos que la seguridad es una responsabilidad indelegable del Estado, y que en consecuencia, éste debe dotar los recursos necesarios para garantizarla en los mismos términos que lo hace con otras actividades de transporte, de las actividades económicas en general y del resto de las actividades sociales.

► **¿Considera usted que se disponen de los suficientes efectivos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado?**

Por motivos obvios, no tenemos una opinión definitiva sobre los recursos humanos necesarios para garantizar la seguridad; estimamos que, pudiendo ser suficientes para garantizar el ejercicio último de la seguridad, no lo son para garantizar la operatividad de las compañías aéreas en el tiempo y forma que éstas necesitan para cumplir con su servicio a los pasajeros y a sus equipajes. El Estado considera que la seguridad debe gestionarse con recursos de la Guardia Civil y de la Policía Nacional, complementados con los de las empresas de seguridad privada, y lógicamente no tenemos nada que objetar, porque entendemos que las actividades delegadas pueden realizarse perfectamente por dichas empresas.

“Tenemos discrepancias con la gestión de la DGAC en cuanto al desarrollo técnico de las ayudas a la navegación y al diseño de las rutas”

Desde el punto de vista de nuestras operaciones aeroportuarias, requerimos mayor eficiencia en los filtros policiales a los pasajeros y a sus equipajes para evitar retrasos en los aviones; mayor garantía de los recintos perimetrales de los aeropuertos, para asegurar las denominadas Zonas Críticas, y un análisis riguroso sobre la situación de las empresas de seguridad privada, en cuanto a los criterios de licitación. En este sentido, creemos que deben ser más selectivos y orientados más a la calidad que al coste. Desde nuestro punto de vista la selección, formación y contratación de sus empleados es una consecuencia inmediata de las condiciones de la licitación y no podemos olvidar que en estos momentos se produce una fuerte rotación de sus plantillas, lo cual pone de manifiesto dificultades estructurales importantes.

En nuestra opinión, las empresas privadas tienen un reto que alcanzar y es que junto al cumplimiento riguroso de las normas y procedimientos, éstos se lleven a cabo con el respeto y la atención que requiere cualquier ciudadano, que además es un cliente, y que paga directamente el coste de las actividades de seguridad a las que se somete.

¿Cree que hay algunos ámbitos de actuación que deberían mejorarse en términos de seguridad aeroportuaria?

Creemos que la seguridad en los aeropuertos alcanza muy buen nivel en los aeropuertos españoles, y que se constata un interés común de todos los intervinientes para mantenerlo y mejorarlo. Entendemos, sin embargo, que el propio Programa Nacional de seguridad presenta oportunidades de mejora desde el punto de vista de la Formación, Acreditación, e Identificación de los límites de responsabilidad.

¿Cómo cree que es el nivel de satisfacción del cliente respecto a las tasas que paga por seguridad?

En nuestra opinión, el cliente entiende que no se produce una equivalencia en el tratamiento que se recibe en los distintos ámbitos en los que se desenvuelve, ya que en unos la seguridad está soportada por los Presupuestos Generales del Estado, y en éste es el propio usuario quien la paga directamente. Para las Compañías Aéreas, también como clientes, esta situación es discriminatoria con respecto a otras actividades económicas, y produce efectos contraproducentes cuando se compara

con otros medios de transporte en competencia con el aéreo, ya que puede llegar a distorsionar el mercado.

“Tenemos 54 socios, tanto nacionales como internacionales, que gestionan más del 75% de la actividad de transporte de pasajeros, carga y correo en España.”

¿Funciona adecuadamente el intercambio de información entre los aeropuertos de los distintos países, especialmente entre los operadores aeroportuarios europeos?

No tenemos opinión. Las asociaciones europeas a las que pertenecemos nos informan sobre una gran diversidad de modos de gestión, y en todas ellas se produce una lógica discreción sobre los criterios últimos que mueven las diversas actuaciones. En el ámbito europeo se vienen publicando directivas que tratan de homologar criterios, métodos y procedimientos.

¿Cuál es el compromiso de ALA?

La Asociación de Líneas Aéreas mantiene un compromiso permanente con los esfuerzos que se realizan para garantizar la seguridad aeroportuaria. Naturalmente, en tanto que éstos afectan directamente a sus clientes y a sus recursos humanos y materiales, defiende una gestión eficiente además de eficaz, y una correspondencia que nos equipare con el resto de las actividades económicas.

EMPRESAS ASOCIADAS A ALA.

Aeroflot, Aeroméxico, Aerosur, Air Algerie, Air Europa, Air India, Air Nostrum, Air Senegal, Air Transat, Alitalia, American Airlines, New Air, Avianca, Binter, Bruselas Airlines, Cabo Verde Airlines, Select Aviation, Czech Airlines, Continental Airlines, Copa Airlines, Fedex Express, Gestair, DHL, Egyptair, El Al Airlines, Finnair, Flyant, Iberia, Iberworld, The Museum of Flight, Islas, Jal, Lagunair, Malaysia, Malev, Mexicana, Olympic Airways, Pluna, Portuguesa Airlines, Qatar Airways, Royal Air Maroc, Royal Jordanian, Saudi Arabian Airlines, Santa Bárbara Airlines, South African Airways, Syrian Arabian Airlines, Turkish Airlines, Brazilian Airways, Swiftair, Tarom, Tunisair, Ukraine Internacional, Air Mauritius, Tahí.

Para trabajar en aeropuertos se precisa una preparación adicional

La formación de los vigilantes paso a paso

En España se necesita un mínimo de 180 horas de carga lectiva

Todas las empresas de seguridad que constituyen APROSER consideran que la formación de sus empleados es el principal valor añadido que pueden integrar en sus procesos de crecimiento y se mantienen a la vanguardia en su capacidad de adaptabilidad a las nuevas formas de amenazas que puedan surgir.

La formación es considerada como un objetivo prioritario en toda gestión empresarial y sinónimo de fortaleza en sus recursos humanos y tecnológicos.

Por ello, a continuación vamos a desvelar todo lo que hay detrás de un proceso de formación de un vigilante de seguridad aeroportuario, empezando por la formación básica que debe recibir todo aspirante a vigilante de seguridad independientemente de su destino final. Cuánto tiempo debe dedicar a su formación, cuántos niveles y todas las titulaciones que requiere.

Para ello, hemos consultado con un experto en formación, es el director de formación del Grupo Segur, Manuel García de Quesada, quien nos detalla los pormenores de un proceso de instrucción.

Formación básica

Los requisitos para obtener la habilitación como vigilante de seguridad, desde el punto de vista de la formación, consiste en la realización de un curso específico que comprende las áreas de conocimiento básico del vigilante de seguridad, realizado en un Centro de Formación homologado por el Ministerio del Interior, con una carga lectiva de 180 horas.

Los módulos referidos son el Jurídico (legislación general y específica – Ley de seguridad privada, reglamento que la desarrolla, etc.), técnico profesional (seguridad integral, operativa de seguridad, medios técnicos de protección, control de accesos, etc.) socioprofesional (las relaciones humanas y la seguridad, deontología profesional, el autocontrol) e instrumental (sistemas de comunicación, mecanismos de ex-



tinción de incendios, primeros auxilios), aplicando conocimientos de defensa personal policial para completar así la formación inicial del futuro vigilante de seguridad.

Cabe destacar la consolidación del conocimiento teórico a través de las distintas prácticas realizadas durante el curso de formación, con el fin de situar al aspirante en situaciones y entornos reales a los que deberá enfrentarse en un futuro inmediato.

“La formación es considerada como un objetivo prioritario en toda gestión empresarial”

La superación de este curso es obligatoria para concurrir a las pruebas que realiza la Policía para la obtención de la habilitación de vigilante de seguridad. Dichas pruebas comprenden un primer ejercicio en el que se realizan diversas pruebas físicas para asegurar la capacitación del candidato y un segundo ejercicio teórico relativo a los conocimientos de los distintos módulos anteriormente referidos.

Especialidad aeroportuaria

El vigilante de seguridad deberá tener conocimiento específico sobre las funciones a desarrollar en la instalación aeroportuaria. Estos conocimientos

son los correspondientes a los distintos procedimientos contenidos en el Programa Nacional de Seguridad (PNS) de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), del Ministerio de Fomento, y responden a la política de seguridad descrita en el Reglamento (CE) No 300/2008 del Parlamento europeo y del Consejo, de 11 marzo 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y que ha derogado y reemplazado hace menos de un mes al Reglamento (CE) No 2320/2002.

Para dar respuesta a esta necesidad, se realiza un programa específico de formación, con las directrices dadas en el Programa Nacional de Formación (PNF), de la DGAC, que incluye cursos de iniciación previos a la incorporación en instalaciones aeroportuarias, así como cursos de refresco sobre procedimientos de aplicación, y, por último, cursos específicos para dar respuesta a las necesidades de dichas instalaciones, como por ejemplo, las de operador de radioscopia aeroportuaria.

Otros factores que influyen en la preparación del vigilante de seguridad aeroportuaria son, en primer lugar, la selección de personal a través de perfiles compatibles con la actividad a desarrollar, en términos de capacidad, experiencia y disposición. Seguidamente, la idoneidad para desempeñar funciones con el nivel de responsabilidad que requiere una instalación de este tipo. Por último, la evaluación de compatibilidad entre el candidato y las demandas relacionadas con el centro de trabajo futuro.

► Jornadas de formación y titulación

Los planes de formación de cada empresa, presente en un aeropuerto, son diferentes pero tienen, como mínimo, un curso inicial de 20 horas de duración teórico-prácticas, donde se desarrollan los procedimientos aplicables a un control de accesos de personal y equipajes a zonas críticas, así como los correspondientes al control de accesos y permanencia de personas y vehículos, tanto en zonas aeroportuarias como perimetrales.

Asimismo para el personal asignado a estos centros de trabajo, existe un curso de refresco anual, a fin de actualizar y unificar criterios operativos.

Dentro de la actividad aeroportuaria, se debe dar respuesta a la necesidad de formar al personal para manejar equipos de radioscopia, con cursos de Operador de Radioscopia Aeroportuaria en equipos homologados por AENA. Sin este cursillo no podría capacitarse al personal designado a esos puestos de trabajo.

El curso de radioscopia aeroportuaria está compuesto de una parte teórica, referida a la historia y aplicación de los rayos X en el mundo de la seguridad, y otra parte práctica, realizada en un simulador de escáner (varios modelos de consola), en la que el vigilante de seguridad adquiere la experiencia necesaria para gestionar adecuadamente el escáner del filtro de seguridad, una vez evaluado y obtenida la idoneidad correspondiente.

Atención al cliente

Para el correcto desarrollo de la actividad de los vigilantes en el aeropuerto, debemos tener en cuenta el trato exquisito que debe dispensar a los usuarios de ese medio de transporte, sujetos habitualmente a tiempos de espera antes del embarque, e incomodidad a la hora de pasar los controles de seguridad. Para ello, en los distintos cursos de formación se incluye un módulo de "atención al cliente" en el que se hace referencia al concepto "cliente", satisfacción del mismo, comunicación verbal y no verbal, empatía y características generales y específicas del vigilante de seguridad en aeropuertos.

Asimismo se analizan las reclamaciones de los viajeros respecto al servicio de se-

guridad, para la posterior elaboración de un plan de acciones correctoras, de esta forma se toma conciencia de la imagen proyectada por el personal de seguridad a los usuarios de este servicio.

Los aeropuertos requieren una formación más exigente

La formación de los vigilantes de seguridad en aeropuertos requiere una preparación más exigente respecto a otros ámbitos de actuación, debido a que en un aeropuerto, para el desarrollo normal de la actividad, deben conocerse diferentes leyes específicas de aplicación solamente en este tipo de instalaciones, esto hace que la complejidad operativa aumente, así como la responsabilidad frente a actos de interferencia ilícita y sus consecuencias.

Un dato significativo respecto a la especialización de esta formación es la exigencia por parte de la DGAC de que los profesores que imparten estas materias estén certificados como formadores AVSEC.

Nivel de los profesionales

En términos generales, el nivel profesional de los vigilantes de seguridad en los aeropuertos españoles es bastante bueno, según nos dice el director de formación del Grupo Secur, Manuel García de Quesada. "Considero que el nivel profesional de los vigilantes de seguridad de forma global es bueno y dispone de la formación adecuada para

el desarrollo de sus funciones, no obstante el elevado número de pasajeros que llega a acumularse en momentos puntuales en los filtros de seguridad hace que la actitud de dicho personal en ocasiones se vea alterada y pueda relajarse el nivel de cumplimiento de los procedimientos. Para evitar que esto ocurra es necesario adoptar medidas eficaces, tanto de control como organizativas, que aseguren el estricto cumplimiento de los procedimientos". García de Quesada destaca algunos aspectos y señala otros como mejorables en la formación del sector de la seguridad privada aeroportuaria. "En mi opinión, el Plan Nacional de Formación impuesto por la Dirección General de Aviación Civil, que ha dado unos buenos resultados y creo que los problemas detectados en las auditorías efectuadas por AENA en los aeropuertos, son más achacables a la atención que a la formación". Añade que "una forma de mejorar los resultados sería conseguir que todo el personal implicado en la seguridad de un aeropuerto llegue a formar un verdadero equipo; asimismo habría que reforzar y mejorar los procedimientos de control, para asegurar que la actitud de todo el personal sea la adecuada". Finalmente "quiero destacar que Secur Ibérica está colaborando con los responsables de seguridad de diversos aeropuertos, formando como operadores de escáner, conjuntamente con nuestros vigilantes al personal de la Guardia Civil que presta servicio en los filtros de seguridad".



Aproser y AES tuvieron una jornada conjunta

Celebración de SICUR 2008

En esta edición participaron 743 empresas y hubo cerca de 40.000 visitantes profesionales



Con la celebración de la 16ª Edición de SICUR este año, realizado como siempre en Madrid, en el primer trimestre de 2008, el Salón Internacional de la Seguridad, Vigilancia y Prevención se ha consolidado como uno de los encuentros profesionales más destacados del calendario europeo y un referente que aglutina a todas las áreas que configuran el sector de la seguridad integral.

Según sus organizadores se trata de un salón que ofrece la visión global de una industria en permanente evolución y una plataforma de negocio e información que proporciona, a expositores y visitantes, el espacio idóneo para impulsar su actividad comercial, así como para el intercambio de experiencias y una rigurosa actualización de conocimientos. En resumen, que es una de las principales plataformas internacionales de negocio para el mercado de la seguridad.

Y la asistencia de este año así parece haberlo confirmado, ya que registró un importante crecimiento en comparación con la pasada edición 2006, en la que, la participación fue de 586 expositores directos mientras que este año SICUR ha contado con la presencia de 741 empresas, lo que hace de esta

convocatoria la de mayor participación de las celebradas hasta la fecha.

La asistencia total registró 39.755 visitantes profesionales, lo que representa un incremento del 6,3% en comparación con 2006. Estos profesionales registrados han generado un total de 49.463 visitas a la feria, un 8,6% más que en la edición anterior.

Las Jornadas AES y APROSER trataron sobre la seguridad privada en España. Situación actual y ¿La esperada y necesaria reforma legislativa?

Igualmente creció, en un 40% la participación internacional con la presencia directa de 134 compañías de 28 países: Alemania, Argentina, Austria, Bélgica, Brasil, Canadá, Colombia, Dinamarca, Estados Unidos, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Hungría, India, Italia, Japón, Luxemburgo, Mónaco, Países Bajos, Pakistán, Portugal, Reino Unido, Suecia, Suiza, Taiwán, Turquía y Venezuela.

Asimismo ha sido un magnífico foro de información al acercar al profesio-

nal a las últimas novedades, soluciones y servicios de cada uno de los sectores en los que se articula su contenido: Seguridad Laboral, Seguridad Contra Incendios y "Security".

Jornadas AES-APROSER

En paralelo a la exhibición comercial, en SICUR se llevó a cabo un amplio programa de jornadas técnicas y conferencias, entre las que cabe destacar las Jornadas conjuntas de la Asociación Española de Empresas de Seguridad (AES) y la Asociación Profesional de Compañías Privadas de Servicios de Seguridad (APROSER) bajo el título "Seguridad privada en España. Situación actual. ¿La esperada y necesaria reforma legislativa?".

La jornada tuvo lugar el pasado 26 de febrero en el Centro de Convenciones Norte, situado en el recinto de IFEMA. En el encuentro se abordó la realidad del sector desde una perspectiva europea, con el estudio de la Directiva Europea de Servicios en relación con el sector de seguridad privada tanto a nivel estatal como autonómico.

En todo el Estado se planteó la oportunidad de acometer reformas normativas para fomentar el crecimiento de este sector, y también en el ámbito autonómico, al valorar el proceso de asunción de competencias de las Comunidades Autónomas que han reformado sus Estatutos de Autonomía.

La jornada fue iniciada por la secretaria general de la Confederación Europea de Servicios de Seguridad (CoESS), Hilde de Clerck, y el presidente del Comité de Vigilancia Electrónica de CoESS, Danny Vandormael, quienes elaboraron un análisis de la Directiva Europea de Servicios en relación con el sector de seguridad privada y del resto de cuestiones actualmente abordadas por la Comisión Europea. Asimismo presentaron una completa descripción de los avances en normalización al nivel europeo.

► Por su parte, el secretario general de APROSER, Eduardo Cobas, realizó una intervención en la que habló sobre la valoración del proceso de asunción de competencias en seguridad privada por parte de las diferentes Comunidades Autónomas que han reformado recientemente sus Estatutos de Autonomía.

Cobas, hizo un amplio análisis sobre cada una de las reformas incluidas en los Estatutos de Autonomía que hacen referencia expresa a la seguridad privada, como son los de Cataluña, Islas Baleares, Andalucía, Aragón, Castilla y León y Canarias.

De ellos, cabe destacar el Estatuto de Autonomía de Cataluña (en vigor), en la cual se expresa que le corresponde a la Generalitat la ejecución de la legislación del Estado en materias como la autorización de las empresas de seguridad privada que tengan su domicilio social en Cataluña y cuyo ámbito de actuación esté limitado a su territorio; la inspección y sanción de las actividades de seguridad privada que se realicen en Cataluña; la autorización de los centros de formación del personal de seguridad privada y la coordinación de los servicios de seguridad e investigación privadas con la Policía de la Generalitat y las Policías Locales de Cataluña.

Cobas señaló cómo en el Estatuto de Autonomía de Aragón el artículo 71 hace referencia en el ámbito de las competencias exclusivas, a la potestad legislativa, la potestad reglamentaria, la función ejecutiva y el establecimiento de políticas propias. En este sentido, corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materias como la seguridad privada, que comprende el establecimiento de los requisitos que deben reunir las personas físi-

cas y jurídicas que adopten medidas de seguridad; la autorización, inspección y sanción de las empresas de seguridad que tengan su domicilio o ámbito de actuación en la Comunidad Autónoma; la formación del personal que realiza funciones de seguridad e investigación privada, así como la coordinación de los servicios de seguridad e investigación privadas con la Policía autonómica y las policías locales de Aragón.

El secretario general de APROSER informaba igualmente sobre algunos Estatutos que no hacen referencia expresa a la seguridad privada, como por ejemplo, el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana (en vigor); así como el Estatuto de Castilla-La Mancha, en el cual, no hay ninguna referencia a la seguridad privada.

A continuación, la intervención corrió a cargo del Jefe de la Unidad Central de Seguridad Privada de la Policía de Cataluña, Carles Castellano, que hizo una exposición acerca de "La situación de la seguridad privada en Cataluña".

En ella analizó todo su proceso de evolución, empezando por la LOPSC de 1992, pasando por la reforma de STC de 9 de junio de 2005, hasta llegar al Estatuto de Autonomía de Cataluña, en vigor desde julio de 2006, y el convenio administrativo.

En cuanto a este último, el Convenio Estado-Generalitat, del 27 de diciembre de 2007, Carles Castellano explicó que hace referencia al acceso mutuo a la información, como por ejemplo, al registro de empresas de seguridad; personal de seguridad privada; contratos de servicios; servicios armados autorizados en Cataluña y centros de formación autorizados en Cataluña.

En dicho convenio se estableció, igualmente, que la Policía de la Generalitat - Mossos d'Esquadra (PG-ME) se encarga de la inspección y control de todas las actividades de seguridad privada desarrolladas en Cataluña, independientemente del ámbito de actuación de las empresas de seguridad. Para el cumplimiento y seguimiento de dichos acuerdos del convenio se creó una Comisión Mixta Paritaria.

Eduardo Cobas hizo un amplio análisis sobre las reformas incluidas en los estatutos de Autonomía.

En cuanto a la actividad inspectora en materia de seguridad privada durante 2007, Castellano recordó a modo de resumen que el total de establecimientos obligados ascendió a 2.103; las sedes de empresas autonómicas a 70, y el número de servicios de vigilancia a 585. Del total de estas inspecciones, el 48% fueron realizadas por empresas desconocidas; el 11%, por empresas de seguridad autonómicas y el 41% por empresas de seguridad estatal.

Análisis jurídico y sociológico

Continuando con el desarrollo de las jornadas, y desde la línea del ámbito estatal, los conferenciantes hicieron una valoración de la necesidad de un proceso de reforma normativa que está impidiendo un adecuado crecimiento del sector.

El análisis, desde una perspectiva jurídica, lo hizo el abogado Jesús Avezuela Cárcel, del área de derecho administrativo de urbanismo y falsas alarmas, del bufete Broseta Abogados.

Y el análisis desde una perspectiva sociológica del ámbito estatal, lo hizo el sociólogo y responsable del "Estudio de opinión sobre seguridad privada", José María San Segundo, que expuso en esta jornada la percepción que tiene la sociedad española sobre la seguridad y sobre el servicio que prestan las empresas del sector.

San Segundo explicó, entre otras cuestiones, que los encuestados han opi-



nado sobre la figura y las funciones de los vigilantes de seguridad, así como, los lugares en los que deberían estar presentes. El estudio, realizado por la empresa Análisis e Investigación, se ha llevado a cabo en la Península y las Islas entre una muestra de 1.701 casos.

Clausura

Para finalizar la jornada tomaron la palabra el presidente de AES, Antonio Ávila; el presidente de APROSER, Alfonso Tomás Herrero, y el Comisario General de Seguridad Ciudadana,

José Marín Manzaneda, que hicieron hincapié en la situación de la seguridad privada en España, y las reformas legislativas.

El presidente de APROSER, Alfonso Tomás en su intervención agradeció la participación de los ponentes de los que destacó su alto nivel y representatividad y resaltó la importancia que para el sector tenían actos de este tipo en los que se analicen y expongan seriamente la situación de nuestro sector por profesionales de reconocido prestigio.

Por parte de la Administración intervino en estas Jornadas el Comisario General de Seguridad Ciudadana José Marín Manzaneda que, entre otras cosas, señaló el compromiso firme del equipo ministerial de Interior para reformar en esta legislatura la Ley de Seguridad Privada entre otros asuntos en lo relativo a habilitación como vigilantes de seguridad de nacionales de terceros países que residan en el nuestro.

Finalmente, el Comisario General de Seguridad Ciudadana dio por clausurada la Jornada.

Noticias

Constitución de APROSER en Andalucía, Ceuta y Melilla

El pasado mes de febrero se llevó a cabo la constitución de APROSER Andalucía, Ceuta y Melilla así como la elección de cargos. El acto tuvo lugar en las instalaciones de la Delegación Territorial de la ONCE en Andalucía, en una sesión extraordinaria a la que acudieron, además representantes de Securisa Grupo Sagital, Eulen Seguridad, Falcon Seguridad, Omega Seguridad, Prosegur Cia. de Seguridad, Aproser Canarias, Castellana de Seguridad Casesa, Vigilancia Integrada, S.A., Securitas España y Grupo Trablisa.

La sesión fue iniciada por Carlos Mendoza como representante de APROSER Canarias orientando a los asistentes acerca de la metodología a seguir para la constitución de la estructura organizativa de la Asociación.

Tras una serie de intervenciones por parte de los asistentes se eligieron además los miembros de la Junta Directiva, quedando integrada de la siguiente manera: presidente, Francisco de las Heras (PROSEGUR); vicepresidente, Miguel Sán-



chez (SECURITAS); secretario general, Julián León (VINSA); vocal institucional, Luis Cordero (OMEGA); vocal 1º, Arturo Charneco (SEGURISA); vocal 2º, Pedro Palma (EULEN).

Una vez elegidos los cargos se acordó, por parte del Presidente, proponer todo lo concerniente a la gestión burocrática al secretario general para que realice las gestiones oportunas.

APROSER se incorpora a la CEOE

El pasado mes de abril, APROSER se integró como miembro de pleno derecho en la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE).

APROSER, que en su día fue miembro de la CEOE, puede ahora con su integración contribuir a plasmar las particularidades del sector de la seguridad privada, muy especialmente en lo que se refiere a las áreas de la vigilancia y el transporte de fondos, representa-

das específicamente por APROSER en el contexto de las actuaciones que corresponden a su organización, en su condición de entidad representativa del tejido empresarial español en su conjunto.

A su vez la Asociación considera que la CEOE puede permitir abordar aquellas cuestiones que lastran el crecimiento del sector y que se derivan directamente de la ausencia de personal y las trabas burocráticas que condiciona el

sistema de habilitación y los requisitos de nacionalidad en el acceso a la profesión.

APROSER ha puesto, igualmente, a disposición de la CEOE una organización intersectorial tanto de los recursos humanos de sus empresas como los de la misma Asociación, en la medida que puedan coadyuvar a la consecución de los objetivos comunes de las organizaciones empresariales españolas.

Presentación del Informe Económico 2007 en diferentes Comunidades Autónomas

Se han celebrado en Pamplona, Logroño, Alicante, Vigo y Málaga

Durante el primer trimestre del 2008, representantes de APROSER y de empresas asociadas en algunas de las ciudades en las que se han llevado a cabo las presentaciones, junto con el secretario general, Eduardo Cobas, han explicado a los medios de comunicación el último "Informe Económico del Sector de la Seguridad Privada 2007", así como las cifras y datos del sector de cada una de las comunidades que se visitaron.

En los diferentes encuentros con los medios, el secretario general de APROSER, también ha presentado los datos del Estudio Sociológico sobre la percepción que la sociedad española tiene sobre el tema de la seguridad y de los vigilantes, incidiendo y dando los resultados del estudio de cada una de estas comunidades.

Las primeras presentaciones tuvieron lugar en Pamplona y en Logroño. En ellas, Cobas mantuvo reuniones con los más destacados Medios de Comunicación, que expresaron un vivo interés por conocer la situación de la seguridad privada en sus respectivas zonas.

Alicante

En la presentación de Alicante, el secretario general estuvo acompañado por los representantes de Securitas y Prosegur en la Comunidad Valenciana, Fernando Lucas y Julián Gallego, respectivamente. En la reunión, el secretario general expuso que el sector afronta un déficit de mano de obra en Alicante, en donde hay 81 empresas de seguridad privada, de las 138 que hay en la Comunidad Valenciana. En esta Comunidad se necesitan, aproximadamente, 1.500 vigilantes de seguridad privada.

Vigo

En Vigo, al encuentro se incorporó el representante de APROSER en la provincia de Pontevedra, Antonio López. Se analizó que el negocio de la seguridad en Galicia se centra en la demanda de vigilantes para polígonos industriales, sobre todo tras la oleada de robos registrados en los últimos tiempos y el incremento de las ventas de sistemas de alarma y protección para industrias y viviendas.

Se dieron datos que reflejaban que facturación de las empresas de seguridad privada en Galicia supuso, en 2007, un total de 130 millones de euros (un 7 por ciento más).

Málaga

En Málaga la reunión se llevó a cabo el pasado mes de marzo y junto a Eduardo Cobas estuvo el representante de APROSER en Andalucía Oriental, Miguel Sánchez. En la presentación se dijo que en Málaga se requiere más personal, en concreto 1.500 nuevos empleados, para cubrir las necesidades del sector en la provincia.

En toda España hay en este momento más de 81.000 vigilantes en activo, de los 12.675 prestan servicio en Andalucía y de ellos, 6.000 se encuentran en Málaga.

En general, la repercusión mediática de estos encuentros ha sido muy positiva con la presencia de los más importantes Medios de Comunicación que, asimismo, dieron una destacada cobertura a los datos económicos de nuestro sector.

Noticias CoESS

En el primer semestre del 2008 APROSER ha participado en diferentes eventos celebrados por la CoESS. Cabe destacar algunos de ellos:

• Conferencia sobre flexiseguridad

En el marco de la conferencia organizada por UNI-Europa, el pasado mes de febrero en Copenhague, CoESS presentó una ponencia sobre "flexiseguridad, ¿cuáles son los desafíos para los miembros nacionales y europeos de los sectores de servicios y comunicación?".

La Confederación Europea de Sindicatos presentó la definición y los objetivos de flexiseguridad. También se presentó el modelo danés, el austriaco y la experiencia española. Eduardo Cobas habló sobre "Flexiguridad - ¿cuáles son los desafíos de los miembros sociales nacionales y europeos?. La situación de la industria de la seguridad privada."

• Declaración conjunta de los cuatro sectores

El pasado 18 de abril, CoESS participó en una conferencia organizada por la Comisión Europea sobre "Promoción del mejor valor a través del diálogo social". El objetivo de la conferencia fue promover los manuales emitidos por los interlocutores sociales en los sectores de la seguridad privada (CoESS / UNI-Europa), restauración (FERCO / EFFAT), limpieza (EFCI / UNI-Europa) y textiles-ropa (EURATEX / ETUF-TCL), los cuales firmaron una declaración conjunta, denominada: "Por una adjudicación responsable de contratos", la cual hace un llamamiento a los contratistas públicos y privados, para que a la hora de seleccionar y promocionar sus productos o servicios, lo hagan por criterios económicos y socialmente ventajosos, en lugar de ofrecer la oferta más baja. En el transcurso de

las jornadas, Eduardo Cobas participó con su conferencia "España: el papel representativo de la industria en la promoción del mejor valor".

• APROSER patrocina una cumbre de seguridad privada

En el pasado mes de junio en Bruselas, la CoESS en colaboración con el Centro de Estudios Políticos Europeos (CEPS), organizó una Cumbre de seguridad privada bajo el título "Seguridad privada en la encrucijada del futuro de la UE". Nuestra Asociación participó en esta ocasión como patrocinador, en conjunto con otras organizaciones como: Securitas, la Asociación Belga de empresas de seguridad privada (APEG-BVBO), La Asociación Europea de Seguridad Aérea (EASA-por sus siglas en inglés, the European Aviation Security Association) e Interel Cabinet Stewart European Affairs.

Alejandro Corominas / Director General para España de Prosegur

“Los vigilantes son los verdaderos protagonistas”

Alejandro Corominas es el director general de Prosegur España desde enero de este año. Hasta esa fecha y desde 2004 fue el responsable de Negocio de Cataluña, Aragón y Baleares. Para Corominas lo más importante de una empresa son las personas; por eso, su prioridad es la atención a los vigilantes, su motivación y la vinculación con la marca.

Prosegur es la empresa más grande del sector de la seguridad privada en España y una de las más importantes en el ámbito internacional, ¿a qué cree usted que se debe esta situación?

Prosegur es una empresa que, desde su nacimiento, en 1976, se ha esforzado por innovar en seguridad y adelantarse a las necesidades de los clientes. Es así como hemos llegado a “reinventar” nuestra forma de prestar servicios e intentar aportar siempre valor añadido a nuestros clientes tanto en Logística de Valores como en Gestión de Efectivo, Vigilancia Activa o, más recientemente, Tecnología de Seguridad y Protección Contra Incendios.

Esta filosofía es la que nos ha permitido estar presentes en más de 13 países de Europa y Latinoamérica con una plantilla de más de 83.000 personas.

¿Qué aportación de la seguridad privada destacarí usted como más positiva para la seguridad, en general, de un país?

Recientemente, de la mano de APROSER, hemos llevado a cabo una encuesta de opinión entre los ciudadanos y ellos son los que nos han dado la respuesta: El 70% se sienten más seguros en un lugar donde ven a un vigilante. Una sociedad avanzada demanda una seguridad orientada a las personas. Una seguridad con nombre y apellidos. La tranquilidad de los ciudadanos y nuestra permanente colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado explican nuestra fuerte vocación de servicio a la sociedad.

Desde el punto de vista económico, el sector de la Seguridad Privada genera 235.000 puestos de trabajo, de los cuales 121.000 son vigilantes -89.000 en activo- y genera unos

ingresos a la economía española de más de 3.000 millones de euros. Con estas cifras podemos decir que, claramente, nuestro sector colabora al desarrollo económico del país y al bienestar de los ciudadanos.

La desaceleración de la economía española y mundial, ¿podría variar la tendencia de crecimiento del sector de la seguridad privada en España?, ¿y cómo cree que puede afectar a sus más de 600 sedes en todo el mundo?

El crecimiento del sector en los últimos años ha estado en torno al 10% y se esperan incrementos similares en los próximos dos años. Como reflexión diría que, para Prosegur y para otras grandes empresas del sector que tienen presencia en distintos países, España es parte de su negocio, pero no todo. Prosegur tiene su negocio diversificado, como hemos mencionado en trece países de Europa y Latinoamérica a los que no afecta esta situación.

Ciñéndonos a nuestro país, es posible que no se produzcan incrementos tan notables como en los últimos años, pero la seguridad es un servicio que ya está integrado en la cadena de valor de los clientes corporativos y es difícil que decidan prescindir de él. Hoy no se concibe una sociedad moderna sin seguridad privada. El progreso necesita seguridad.

¿Hasta qué punto considera importante la aprobación de un nuevo marco regulador?

APROSER ha defendido una modificación parcial de la ley de seguridad privada que permita agilizar el proceso de incorporación de candidatos -que se extiende más de seis meses- y la posibilidad de contratación de nacionales no comunitarios como vigilantes de seguridad. Entendemos que una reconsideración de las



funciones asumidas por nuestro personal y una mejora de la protección penal de los vigilantes, son propuestas que deberían analizarse por las autoridades competentes.

¿Qué importancia le concede a la formación de los vigilantes de seguridad?

Actualmente, los vigilantes españoles tienen más horas de formación que la gran mayoría de los países de la Unión Europea, pero no debemos cejar en el empeño de que esa formación sea la mejor adaptada a las necesidades del sector y a las del cliente especializándonos, incluso, en sectores o servicios concretos. El objetivo de calidad y excelencia no es posible sin formación.

La formación es importantísima pero no es suficiente. El punto de partida son las personas. No todo el mundo puede ser Prosegur. La excelencia es un valor clave de nuestra compañía. Debe existir algo “vocacional” en este trabajo, una manera de ser que, sumada a una exigente formación, sea capaz de convertir a las personas adecuadas en los mejores profesionales.

¿Qué papel juegan los vigilantes en Prosegur?

Como ya he comentado, los protagonistas de Prosegur son los vigilantes. Su motivación y vinculación con la empresa es imprescindible para que transmitan los valores Prosegur. De hecho, mi objetivo es convertir a Prosegur en una de las empresas más deseadas por su formación, profesionalidad, calidad de vida y entorno laboral. Sólo así se puede conseguir la máxima eficacia que nos exigen nuestros clientes y el conjunto de la sociedad.

PROSEGUR, calidad e innovación al servicio del cliente



Prosegur quiere ser una compañía que se distinga por mirar siempre adelante, por ser pionera e innovar permanentemente en servicios, en procedimientos y en soluciones con el objetivo de lograr la satisfacción del cliente.

Durante más de 30 años, Prosegur ha mantenido unos estándares de calidad que la han convertido en un referente en el sector de la seguridad. Con presencia en 13 países y una plantilla de más de 83.000 personas, Prosegur continúa buscando la excelencia como camino para ofrecer a sus clientes lo mejor de la compañía.

“La experiencia nos ha llevado a conocer el significado de lo que protegemos. Para nosotros es mucho más que objetos o instalaciones: son vidas, proyectos esfuerzos compartidos...Lo que más importa”.

Con más de 20.000 personas en España, estamos muy cerca y en los servicios de la vida más cotidiana, pero también estamos en lugares recónditos: en Argentina, donde 300 hombres prestan servicios de Vigilancia y Logística de Valores a 4.500 metros de altura y en Brasil 130 velan por la seguridad de los bosques brasileños en la región de Suzano.

Prosegur ofrece y personaliza todos los servicios de seguridad: Consultoría de Seguridad, Vigilancia Activa, Telecontrol y Televigilancia, Protección Anti-intrusión, Protección contra Incendios, Gestión de Efectivo, Gestión de Cajeros y Logística de Valores. De esta manera, Prosegur cubre todas las necesidades de los clientes prestando un servicio con visión de 360°.

Queremos distinguarnos por la calidad de nuestros servicios y por seguir aportando soluciones nuevas. Para conseguir este propósito estamos trabajando en:

1.- Equipo Humano:

Queremos contar con los mejores profesionales del sector haciendo de Prosegur la empresa de seguridad más atractiva para los trabajadores a través del reconocimiento de su labor, de la formación, promoción profesional y programas de fidelización.

2.- Nuevos Servicios:

En Logística de Valores y Gestión de Efectivo tanto en la planificación como en la forma que se presta el servicio a cajeros y a las oficinas de las entidades financieras, al retail, etcétera.

3.- Posicionamiento tecnológico de la compañía:

Prosegur es referente y líder en el mercado tradicional de la Seguridad, pero nuestra

vocación es ser claramente identificado, también, como referente en Protección Contra Incendios y Tecnología de Seguridad en España y en el resto de países en los que Prosegur ya opera. No en vano el Grupo Prosegur invierte más de 70 millones de euros al año en innovación

4.- Transparencia

Incorporando la última tecnología a la actividad para conseguir dos objetivos: proporcionar más y mejor información a los clientes sobre la actividad del servicio de seguridad, las personas que lo componen y la gestión comercial de las mismas y además, incrementar la eficiencia de la actividad operativa de vigilancia

La experiencia nos ha llevado a conocer el significado de lo que protegemos. Para nosotros es mucho más que objetos o instalaciones: son vidas, proyectos esfuerzos compartidos...Lo que más importa.



Edita:

Asociación Profesional de Compañías privadas de Servicios de Seguridad (APROSER)

cl. Marqués de Urquijo, 5 - 2ªA
28008 Madrid

Tel.: 91 454 0000 • Fax: 91 541 1090
www.aproser.org

Consejo Editorial: Alfonso Tomás Herrero, Christian Gut Revoredo, Carlos Bañuelos Fernández, Carlos Blanco Pasamontes, José Luis Novales Cadierno, Pedro J. García Juaranz, José Antonio Reyes Durán y Georges López Periago.

Sec. General: Eduardo Cobas Urceley

Edición:

Sivermagen

cl. Ginzo de Limia, 55
28034 Madrid

Tel.: 91 730 5433 • Fax: 91 730 5379

Producción:

Alexandra Arriazu.

cl. Valle Pardo, 7 • Las Cuestas
28229 Villanueva del Pardillo. Madrid
Tel.: 610 87 10 47 • Fax: 91 815 2360

lprime:

Ibergráficas, S.A.

cl. Lope de Rueda, 11-13
28009 Madrid

Dep. Legal: M-9612-2001