

1º.- Con fecha 12 de octubre de 2018 tuvo entrada en RENFE-Operadora, al amparo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, la solicitud de \_\_\_\_\_, con NIF \_\_\_\_\_ y correo electrónico \_\_\_\_\_ solicitud que quedó registrada con el número 001-029800.

A partir de dicha fecha comenzó a contar el plazo de un mes previsto en el artículo 20.1 de la citada Ley para su resolución y, según el mismo artículo, el 13 de noviembre pasado se procedió a ampliar el plazo de tramitación en un mes más.

2º.- En virtud de dicha solicitud de información, se solicitó acceso a la información en los siguientes términos:

*“1.- Copia de los protocolos, reglamentos, circulares, comunicaciones o cualquier otra documentación existente que regule la presencia y actuación del personal de seguridad privada en los trenes, estaciones y cualquier otra localización en la que desarrollen su trabajo.*

*Les agradecería que acusaran recibo de la recepción de la presente solicitud, indicándome su número de registro de entrada y la fecha prevista de respuesta, recordándoles que disponen de un máximo de un mes para dar respuesta a mi solicitud.*

*Por favor, no duden en contactar conmigo si tienen alguna duda o sugerencia relativa a esta solicitud de acceso a la información pública, en los términos establecidos en el artículo 19.2 de la Ley 19/2013 de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno.*

*Les ruego que la información solicitada me sea facilitada de la forma más desglosada y detallada posible, que los datos estén en formatos estructurados para que puedan ser procesados de forma automática por un ordenador, y que preferiblemente estén en un formato de archivo no propietario.*

*Muchas gracias.*

*salud!*

3º.- Una vez analizada la solicitud, de conformidad con lo dispuesto en la referida Ley, procede dar acceso parcial al acceso a la información a que se refiere la petición realizada, atendiendo a las consideraciones que siguen.

La presencia y actuación de los vigilantes de seguridad se atiene a lo regulado en la Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada. Su misión es colaborar en la vigilancia y seguridad en estaciones, trenes, edificios de oficinas y otras instalaciones ferroviarias. Prestan servicios a un operador crítico y en infraestructuras críticas, de las previstas en la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas. Estos vigilantes de seguridad, integrados en las plantillas de

empresas de seguridad con las pertinentes autorizaciones administrativas, en virtud de expresa reserva legal, están habilitados como tales por el Ministerio del Interior.

Sin pretensión de total exhaustividad, sus cometidos principales son:

Vigilar las salidas, llegadas y estacionamientos de trenes; vigilar taquillas, vestíbulos y andenes de estaciones; vigilar y custodiar mercancías transportadas y depositadas; vigilar otras dependencias de estaciones y terminales; prestar ayuda o auxilio a heridos, lesionados o enfermos; colaborar en caso de incendio, accidente u otra incidencia; verificar las alarmas y respuesta a las mismas; custodiar las llaves asignadas al servicio; evacuar a las personas que puedan quedar atrapadas; colaborar en las tareas de orientación y ayuda a los viajeros y en todas aquéllas que tengan un carácter humanitario; atender al control, apertura y cierre de estaciones; realizar el control de equipajes y enseres que porten los viajeros y cualquier otro abandonado u olvidado; adoptar las medidas pertinentes según la normativa sectorial de transporte en caso de infracción a la misma; reconocer por radioscopia equipajes; confeccionar un parte diario de servicio e incidencias; realizar la apertura y cierre de dependencias y el control de accesos; realizar labores de vigilancia en general para evitar hurtos, robos o presencia de personas no autorizadas; revisar correspondencia y paquetería; colaborar con el personal de a bordo y con la intervención en ruta en la realización de sus funciones; colaborar al mantenimiento del orden en el interior del tren; prevenir infracciones y actos delictivos y actuar en casos flagrantes; adoptar las medidas pertinentes y proporcionadas en caso de infracción de la legislación ferroviaria; prevenir el uso no justificado de los aparatos de alarma; prevenir los daños a los vehículos afectos al servicio y los actos vandálicos; procurar que los viajeros guarden la debida compostura; colaborar a que los usuarios no sufran molestias durante el viaje; colaborar en caso de incendio, accidente u otra incidencia; revisar las condiciones de los trenes que transportan mercancías peligrosas; intervenir en ayuda de usuarios y personal ferroviario en caso de incidencias o alarmas; colaborar en las tareas de orientación y ayuda a los viajeros y en todas aquellas de carácter humanitario; colaborar en la lucha contra el fraude en el transporte público y prestar asistencia a acciones de autoprotección en vehículos e instalaciones.

En función de las magnitudes del servicio de interés general, (como número de viajeros/año, número de viajeros/día, número de circulaciones/año, número de circulaciones/día, mercancías transportadas, kilómetros de vía, número y características de trenes de mercancías peligrosas, número de estaciones, etc.), se realiza una identificación y valoración de los riesgos, tanto “externos” a la propia actividad ferroviaria, como “internos”. Atendiendo a este análisis se dimensionan recursos humanos y técnicos precisos para alcanzar la máxima eficiencia en la consecución del objetivo de seguridad, con especial atención al transporte de viajeros.

Para la coordinación y optimización de todo tipo de recursos, (como los tecnológicos, personal propio y de empresas contratistas), se pueden, y en ocasiones se deben, adoptar medidas organizativas. Estas medidas pueden tener carácter preventivo, atienden al objetivo de impedir, minimizar o retrasar posibles daños, y en otros casos derivados de dichos riesgos.

Otras medidas tienen carácter reactivo, de gestión de los daños que no se han podido impedir y van encaminadas, fundamentalmente, a conseguir el restablecimiento del servicio. Las medidas se adoptan atendiendo a las siguientes prioridades, por este orden: seguridad y protección de los viajeros; seguridad de los trabajadores; seguridad del material y, finalmente, protección de los bienes y dominio público, señaladamente de las infraestructuras públicas de carácter crítico. Estas medidas tienen carácter reservado, para preservar su efectividad.

En efecto, por comprensibles y racionales motivos de seguridad, no puede proporcionarse acceso a las referidas medidas organizativas, toda vez que su difusión fuera del ámbito propio podría hacer peligrar precisamente el fin u objetivo pretendido, significadamente, prevenir acciones que vulneren la seguridad del transporte ferroviario. Por las mismas razones, tampoco se puede proporcionar información sobre horarios, turnos y lugares concretos en donde se presta la seguridad. Su difusión frustraría sus objetivos, señaladamente el de prevención. Además, cabe advertir que los profesionales del ámbito de la seguridad responsables de elaborar y aplicar dichas medidas vienen obligados a guardar total reserva sobre las mismas.

Por otra parte, las medidas a las que nos referimos, adoptadas en el ámbito propio de organización empresarial, no constituyen en rigor información pública y no han sido adoptadas en el ejercicio de funciones públicas. No obstante, no deben difundirse porque su revelación puede afectar a la seguridad pública, de infraestructuras críticas y de servicios de interés general, que tienen carácter esencial. Esto es patente en el servicio de cercanías, sometido a obligaciones de servicio público establecidas por la Administración General del Estado, cuyo funcionamiento seguro y fiable es vital para el normal desenvolvimiento de la actividad ciudadana y garantizar la movilidad sostenible.

Adicionalmente, poner de manifiesto la concreta organización de medios y recursos de seguridad en el ámbito de la gestión empresarial pondría de manifiesto secretos comerciales y atentaría contra los intereses económicos y comerciales del prestador de servicios en un mercado con competencia, libre en el caso de mercancías, muy próxima a la liberalización de los tráficos interiores de viajeros y en todo caso con competencia intermodal, siendo que otros operadores y competidores,

señaladamente los de otros modos de transporte, no ponen de manifiesto ni la organización ni los recursos dedicados, ni mucho menos las medidas concretas, destinadas a la seguridad de sus vehículos, instalaciones y de los servicios que prestan.

Consecuentemente, sin perjuicio de que lo solicitado no tiene el carácter de información pública, puesto que no ha sido adquirido o elaborado en el ejercicio de funciones públicas, concurrirían los límites al derecho de acceso de los apartados d) y h) del artículo 14 de la antes citada Ley 19/2013.

4º.- Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos meses o, previa y potestativamente, reclamación ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en el plazo de un mes; en ambos casos, el plazo se contará desde el día siguiente al de notificación de la presente Resolución. Ello sin perjuicio de cualquier otro recurso o reclamación que se estime procedente.

Madrid, 10 de diciembre de 2018.

EL PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA

D. Is<sup>1</sup>ías Táboas Suárez