

Con fecha 7 de enero de 2024 tuvo entrada en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, solicitud de acceso a la información pública al amparo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (en adelante Ley 19/2013), solicitud que quedó registrada con el número 00001-00085485.

Con fecha 8 de enero de 2024 esta solicitud se recibió en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y en ADIF Alta Velocidad (ADIF AV), fecha a partir de la cual empieza a contar el plazo previsto en el artículo 20.1 de la Ley 19/2013 de 9 de diciembre para su resolución.

Una vez analizada la solicitud, presentada por D. _____, ADIF y ADIF AV consideran que procede conceder el acceso parcial a la información por lo que se le comunica que:

Los controles de equipaje mediante medios radioscópicos para las líneas Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), con especial dedicación en el ámbito de la alta velocidad, se implantan en cumplimiento de las recomendaciones de la Secretaria de Estado del Ministerio de Interior.

La potestad del establecimiento de los controles preventivos de seguridad sobre las personas, equipajes y accesos y el mantenimiento de unos criterios recomendados por el Ministerio del Interior es una prerrogativa que viene respaldada desde el Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial ADIF y otras medidas urgentes en el orden económico. Así artículo 1.12. de este cuerpo legal vertebrador de ADIF, ya reconoce a esta y, a ADIF-AV, todas las facultades sobre la tasa por seguridad en el transporte ferroviario de viajeros, regulada en la sección II del capítulo I del título V de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, que se devengue por la prestación del servicio de vigilancia y el control de acceso, tanto de viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios de titularidad de ADIF-AV. Anteriormente la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario también lo ha venido amparado a través de su artículo 56.1. i) como uno de los deberes de esta entidad y su compromiso con seguridad.

Con respecto a la participación de personal de seguridad privada en los controles de embarque por medios radioscópicos, sobre los que luego se pregunta por su coste, la Orden INT 318/2011 de 1 de febrero del Ministerio del Interior ampara y recoge el artículo 76 del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por el Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre. En dicho artículo se establece que *"en el ejercicio de su función de protección de bienes inmuebles, así como de las personas que se encuentren en ellos, los vigilantes de seguridad deberán realizar las comprobaciones, registros y prevenciones necesarios para el cumplimiento de su misión"*. Además, el artículo 77 del citado Reglamento recoge *"En los controles de accesos o en el interior de los inmuebles de cuya vigilancia y seguridad estuvieran encargados, los vigilantes podrán realizar controles de identidad de personas y, si procede, impedir su entrada, sin retener la documentación personal..."*

"Cuando en los filtros o accesos se detecte en el contenido de los equipajes algún objeto sospechoso, o hubiere que realizar alguna actuación que incida o pueda afectar a derechos fundamentales, se requerirá la presencia de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para que practiquen tal actuación".

Por último, el más reciente Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril. En cual es de aplicación e invocación directa, sin necesidad de trasposición en todos los países de la UE y es en su artículo 42 donde se postula la obligación de los administradores ferroviarios para que se adopten todas las medidas adecuadas para garantizar la seguridad personal de los viajeros tanto en las estaciones como a bordo de los trenes.

Es por esta principal motivación, por lo que resto de información solicitada no puede facilitarse de manera detallada por cuestiones de seguridad. El presente caso se ha de limitar el acceso porque puede suponer un perjuicio, según artículo 14.1.d) de la Ley 19/2013, para la seguridad pública o que pudiera presentar, en demasía, un perjuicio para la seguridad nacional y por lo tanto otra limitación de acceso recogido en el art. 14.1. apartado a) del citado cuerpo legal.

Con todo, según indica el artículo 14.2 de la Ley 19/2013, *“la aplicación de los límites será justificada y proporcionada a su objeto y finalidad de protección y atenderá a las circunstancias del caso concreto, especialmente a la concurrencia de un interés público o privado superior que justifique el acceso.”*

En el presente caso, al circunscribirse la consulta a especialidades concretas sobre los criterios y las valoraciones de los controles de seguridad en un ámbito muy específico, como son las estaciones de ferrocarril, supone un perjuicio para la seguridad pública y la prevención, investigación y sanción de ilícitos penales, además de que supondría una información extra, que en caso de hacerse pública, permitiría el conocimiento de las pautas y criterios de seguridad preventiva y anti-delictiva; y tras su conocimiento su uso para la implementación e innovación de nuevas técnicas y rutas para la comisión de delitos o puesta en peligro de la seguridad de los viajeros y usuarios de las infraestructuras ferroviarias así como de los operadores.

El anterior razonamiento es aplicable tanto para el Eje Atlántico, como para el resto de las líneas e infraestructuras ferroviarias y ámbitos de la RFIG, la aplicación de estos criterios sigue una pauta discrecional y aleatoria, pero solo en cierta manera de forma aleatoria, puesto que la puesta en marcha de dichos controles desde el año 2001, ha permitido la generación de una base de datos de conocimiento de la que se han ido extrayendo todo tipo de parámetros y valoraciones, incluidas las que alude el solicitante, que no permiten afirmar que de la aplicación de los criterios junto con las actualizaciones por conocimiento induzcan a valorar que se produzca una mayor incidencia en líneas donde la discrecionalidad, de los controles de equipajes o los parámetros de estos, tengan unas pautas menos consecutivas o diferentes respecto de otras; y sí se puede valorar en retrospectiva una evaluación eficiente de la implantación de estos controles y de sus recursos, en definitiva se trata de velar por la seguridad de las personas y los bienes, proteger al personal de la empresa, operadores y todo el patrimonio y vigilar el buen funcionamiento del servicio y la infraestructura ferroviaria.

ADIF como ADIF AV han sido designados operadores críticos conforme a lo establecido en la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas.

En cuanto a los costes de implantación de la concreta medida, no pueden ser cuantificados de manera desagregada, ya que englobarían tanto los costes de todo el personal de seguridad privada para seguridad y vigilancia de estaciones y accesos, la dotación de equipos, su mantenimiento y tanto la atención de los mismos por dicho personal de seguridad privada como la supervisión de todo el sistema por parte de personal interno de ADIF y ADIF AV.

Lo que si puede aportarse es que se licitó, por un importe total de 210.799.742,80 euros (IVA incluido), el contrato para los servicios de vigilancia y seguridad para el periodo comprendido entre el 1 de abril de 2022 y el 31 de marzo de 2025.

Dicho contrato contempla la realización global de todos los trabajos de vigilancia y seguridad de ADIF y ADIF AV en estaciones de viajeros, terminales de mercancías, edificios técnicos y administrativos e infraestructuras ferroviarias de las distintas demarcaciones territoriales, incluidas las actuaciones discrecionales a las que se refiere la consulta.

La prestación de los servicios de vigilancia y seguridad resultan de carácter primordial para la actividad tanto de ADIF como ADIF AV, máxime cuando las infraestructuras ferroviarias cuya administración compete a ambas entidades, y sobre las que se ha de realizar la labor de vigilancia indicada, ostentan la consideración de infraestructuras críticas.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso Administrativo (Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, y Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa), 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 la notificación de la presente Resolución.

El presidente de las E.P.E. ADIF y ADIF AV