



## LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.3: REFUERZO DE LA SEGURIDAD FRENTE A ACTOS ILÍCITOS

### CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

La seguridad frente a actos ilícitos (*security*) está enfocada a prevenir las tentativas o acciones que puedan comprometer la seguridad de usuarios, trabajadores y otros partícipes del transporte. Una parte fundamental se refiere a la seguridad de las Infraestructuras denominadas Críticas.

Se consideran **Infraestructuras Críticas** aquellas cuyo funcionamiento es indispensable y no permite soluciones alternativas, por lo que su perturbación o destrucción tendría un grave impacto sobre los servicios esenciales, siendo éstos los necesarios para el mantenimiento de las funciones sociales básicas, la salud, la seguridad, el bienestar social y económico de los ciudadanos, o el eficaz funcionamiento de las Instituciones del Estado y las Administraciones Públicas.

España cuenta con un **Sistema de Protección de Infraestructuras Críticas**, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 8/2011 por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas y su posterior desarrollo, el R.D. 704/2011.

El Sistema de Protección de Infraestructuras Críticas está basado en la definición de unos sectores estratégicos, para los que se elabora un **Plan Estratégico Sectorial (PES)**, que incluye los criterios que definen las medidas a adoptar frente a una situación de riesgo. En el año 2015 se aprobaron los PES del transporte aéreo, marítimo, carreteras y ferrocarriles, y en 2018 fueron objeto de revisión.

De acuerdo con estos planes estratégicos sectoriales aprobados, se hace necesaria la implantación efectiva de las medidas y sistemas propuestos en los mismos.

Desde un punto de vista más amplio, y abarcando no sólo la protección frente a

infraestructuras críticas, sino frente a ataques a la seguridad en general, en España se tienen determinados organismos asignados a estas funciones.

Dentro del sector ferroviario, las competencias en relación con la seguridad frente a actos ilícitos recaen sobre Renfe-Operadora y Adif, de acuerdo con sus ámbitos de actividad, elaborando sus propios Planes Directores de Seguridad. Por su parte en el sector aeronáutico, AESA realiza inspecciones AVSEC (*Aviation Security*) a los diferentes agentes involucrados en el ámbito del transporte aéreo, comprobando el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad, y dichos agentes involucrados (operadores aéreos, gestores aeroportuarios, proveedores de servicios de navegación aérea, etc.) son los encargados de la aplicación de ese Programa en sus instalaciones y equipos.

En el ámbito del sector marítimo, principalmente, son las Autoridades Portuarias las encargadas de ejecutar los diferentes Planes de Protección. En este ámbito es importante la coordinación de estos planes y la operativa de las distintas Autoridades Portuarias, por lo que podría ser útil la creación de un organismo central para la protección marítima.

Por otro lado, los últimos avances tecnológicos y metodológicos en materia de controles y vigilancia en la operativa y frente a intrusiones, permiten optimizar y hacer más efectivos y seguros ciertos procedimientos, como los controles de seguridad en estaciones de transporte. También es fundamental profundizar en la formación y operativa del propio personal de seguridad (como la detección de comportamientos y análisis de riesgos).

Igualmente, los avances tecnológicos también han supuesto la necesidad de incrementar y fortalecer la seguridad en el ám-

bito de las tecnologías de la información, lo conocido como ciberseguridad.

Adicionalmente, esta línea de actuación recogerá igualmente las medidas en materia

de seguridad vial propuestas en colaboración con la Dirección General de Tráfico.

➤ **El objetivo de esta línea de actuación es mejorar, modernizar y optimizar la vigilancia frente a actos ilícitos, mediante el despliegue de sistemas, operativa y creación de organismos que garanticen unos mayores niveles de seguridad.**

### MEDIDAS PROPUESTAS

#### MEDIDA 3.3.1: INCORPORACIÓN DE LOS SISTEMAS DE VIDEOVIGILANCIA INTELIGENTE EN LAS EMPRESAS DEL GRUPO MITMA

Se propone la elaboración, implementación, puesta en marcha y seguimiento de un Plan de Diseño y Despliegue de Sistemas de Video vigilancia Inteligente en las distintas Entidades Públicas asociadas al MITMA.

El objetivo de este plan será incrementar, mediante la modernización de los sistemas de seguridad actuales, la protección a los usuarios, trabajadores, material, patrimonio e infraestructuras. En este aspecto, en las herramientas de participación ciudadana y de grupos de interés que ha llevado a cabo la Estrategia de Movilidad, se ha recibido la petición de mayores niveles de seguridad en este sentido, como por ejemplo, vigilancia en las áreas de descanso y/o servicios en el transporte por carretera.

#### MEDIDA 3.3.2: CREACIÓN DE UN COMITÉ NACIONAL DE PROTECCIÓN MARÍTIMA. MEJORAS EN EL SISTEMA DE PROTECCIÓN DE LOS PUERTOS

Se propone la creación de un Comité Nacional de Protección Marítima, similar al existente en el ámbito de la aviación civil, que permita establecer el marco apropiado para la elaboración de un Programa Nacional de Protección Marítima, que facilite la implantación homogénea y proporcionada de los diferentes planes de protección de las Autoridades Portuarias, así como su actualización, integración y coordinación normativa.

Asimismo, se optimizará la implantación de los Planes de Autoprotección en los puertos en términos de maximizar su eficacia y reducir su tiempo de tramitación, incluyendo una eventual revisión de la regulación de mercancías peligrosas en los puertos.

### MEDIDA 3.3.3: PROGRAMA NACIONAL DE DETECCIÓN DE COMPORTAMIENTO Y POTENCIACIÓN DE LOS ANÁLISIS DE RIESGOS EN LA AVIACIÓN CIVIL

Se propone la creación de un Programa Nacional de Detección de Comportamiento que, en colaboración con la Guardia Civil, permita la extensión de las técnicas de detección de comportamiento, que ya está utilizando su personal en el marco del Programa ICARO, a otros colectivos que pueden contribuir a una mejora en la seguridad, como el personal de seguridad privada, personal de tierra de compañías aéreas o del propio gestor aeroportuario. Esto se haría siguiendo los estándares del Grupo de Estudio de Detección de Comportamiento en Seguridad Aeroportaria de la CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil) del que AESA forma parte.

Se seguirá apostando por unas políticas de seguridad de la aviación civil basadas en análisis de riesgos en el que colaboren las distintas administraciones involucradas. Para ello se propone ampliar las competencias del Grupo de Trabajo de Análisis de Riesgos del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil para conseguir unos análisis de riesgos eficaces en los que colaboren de forma activa todos los órganos de la administración con información relevante en riesgos.



### MEDIDA 3.3.4: MEJORAS TECNOLÓGICAS EN LOS SISTEMAS DE CONTROL AÉREO, Y DE INSPECCIÓN DE EQUIPAJES Y CONTROL DE FRONTERAS EN INSTALACIONES AEROPORTUARIAS

Con objeto de garantizar los altos estándares de calidad requeridos por la normativa europea y nacional, desde AESA se ha llevado a cabo la implantación de un nuevo sistema de exámenes a vigilantes de seguridad privada de aeropuertos. De esta manera, se han incrementado las garantías de cualificación del personal de seguridad, estableciendo un estándar mínimo y homogéneo de conocimientos a nivel nacional. En la misma línea, y aprovechando la base de formación de los vigilantes, se reforzarán los sistemas y procedimientos para prevención y detección de intrusiones no autorizadas en dependencias de control aéreo.

En lo relativo al suministro de equipamiento de control automático de pasos fronterizos se cumplirá, sin afcción a la operatividad de los aeropuertos, el cambio normativo del Reglamento (UE) 2017/458 del parlamento europeo y del consejo de 15 de marzo de 2017, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2016/399 en lo relativo al refuerzo de los controles fronterizos mediante la comprobación en las bases de datos pertinentes. Asimismo, se continuará con la realización del suministro de equipamiento de Sistemas Automáticos de Tratamiento de Equipajes (ATRS) y de soluciones modulares para la gestión del equipaje de mano, que permitirán mejorar la experiencia del pasajero en el paso por los filtros de seguridad, modernización de las líneas de inspección y el aumento de flujo por línea.

Se asegurará el cumplimiento normativo: Según indica la Norma 3 de requerimientos de funcionamiento de máquinas EDS\* de la Unión Europea, según el Documento 30 de la CEAC, de la Decisión 8005 de la Comisión de 16.11.2015 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, las máquinas de inspección de equipajes en bodega de Norma 2 han de ser sustituidas por las nuevas de Norma 3 antes de sept. 2020 (las instaladas antes de 2011) y de sept. 2022 (las instaladas después de sept. 2011). Estas fechas han sido ampliadas entre 12 y 18 meses, a raíz de la pandemia del COVID.

### MEDIDA 3.3.5: FORTALECIMIENTO DE LA VIGILANCIA EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS CRÍTICAS

Se propone que, bajo el paraguas del Sistema de Protección de Infraestructuras Críticas y la supervisión del Centro Nacional para la Protección de las Infraestructuras y Ciberseguridad (CNPIC), se elaborarán y pondrán en marcha programas sectoriales coordinados de aumento de vigilancia y seguridad en infraestructuras críticas, mediante dotación de sistemas de detección, vigilancia, inspección y respuesta frente a incidentes y emergencias en este tipo de infraestructuras. Adicionalmente, se deberá estudiar también cuál es la vulnerabilidad de las infraestructuras críticas frente a los fenómenos derivados del cambio climático, e integrar los mecanismos necesarios para su tratamiento.