

La seguridad de viajeros y mercancías en el ferrocarril constituye un factor cada vez más importante de la idea de calidad total que las empresas ferroviarias quieren ofrecer a sus clientes. Renfe invierte anualmente en seguridad alrededor de 3.200 millones de pesetas, y aparte, destina unos 1.600 a la reparación de los daños causados por diversos delitos. Para proteger a los viajeros y a las mercancías, la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) acaba de crear un grupo de Seguridad, cuyo presidente es Carlos Román, responsable de la Dirección Corporativa de Seguridad de Renfe.

Yolanda del Val

El recientemente creado grupo de Seguridad de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), del que es presidente **Carlos Román**, director de Seguridad Corporativa de Renfe, tiene entre sus objetivos asesorar en materia de seguridad al grupo de ferrocarriles que integran la UIC. En principio forman parte de este grupo Alemania, Bélgica, España, Francia, Italia, Países Bajos, Polonia, Reino Unido y Suecia, a los que muy pronto se añadirán algunos países del este de Europa -bien podrían ser Hungría, Rumanía o Rusia-, hasta formar un grupo mínimo de 10 países, como establecen los estatutos de dicho grupo.

El grupo tendrá como misión principal comparar las estrategias de las distintas redes en materia de seguridad, promover orientaciones estratégicas comunes y hacer el seguimiento de su puesta en práctica, aconsejar a los órganos y organismos de la UIC en todos los temas relativos a la seguridad, y favorecer la colaboración con COLPOFER (siglas francesas de Colaboración de la Policía Ferroviaria) para el intercam-

LOS DAÑOS CAUSADOS POR ROBOS Y OTROS DELITOS ASCIENDEN A UN

La seguridad de viajeros y factor clave de la calidad



Carlos Román, director de Seguridad Corporativa de Renfe.

bio de información entre los responsables de la seguridad en el ferrocarril.

Renfe gestiona la vigilancia y protección de personas y mercancías a través de la Dirección Corporativa de Seguridad, formada por 240 personas y que depende de la Dirección Adjunta a la Presidencia, de la que es responsable **Ramón Escribano**.

Hasta 1992, Renfe tenía sus propios vigilantes. Sin embargo, la Ley de Seguridad Privada, que entró en vigor ese mismo año, prohibió a las empresas públicas organizar su propia seguridad, de modo que Renfe se vio obligada a contratar externamente los trabajos de vigilancia y protección, de los que en la actualidad se encargan 850 personas situadas en trenes y estaciones de viajeros y mercancías. La Brigada Móvil, dependiente de la Dirección General de la Policía, se encarga, asimismo, de la seguridad en todos los



OS 1.600 MILLONES EN ESPAÑA

mercancías, ferroviaria



medios de transporte, y tiene asignada una dotación de 400 agentes para llevar a cabo estas tareas.

Modelos. Sin embargo, en la mayor parte de Europa, la policía tiene una participación mucho más importante en la seguridad del ferrocarril. En los países del este de Europa, son las fuerzas de orden público quienes se ocupan de la seguridad ferroviaria. En el Reino Unido, cerca de 4.000 agentes de policía están dedicados a la seguridad del transporte en general; otro tanto sucede en Alemania, mientras que Italia tiene incluso una escuela de policía ferroviaria. Puede decirse, pues, que España es un país atípico en este sentido, ya que Renfe es la única compañía ferroviaria de Europa que gestiona un 95 por ciento de su propia seguridad a través de vigilantes contratados en el exterior, con excepción de Francia, que cuenta, además de la policía, con vigilantes propios. Según **Carlos Román** este es el sistema ideal y, por lo tanto, es el modelo que tiende a implantarse en el resto de Europa. Es el motivo por que varias compañías ferroviarias europeas están pidiendo información a Renfe sobre su modelo de gestión. "A Renfe, como empresa ferroviaria, le preocupa que un viajero vaya con los pies puestos en el asiento de enfrente, que fume en un lugar prohibido, o que haga un uso indebido de los sistemas de alarma, pero estos son problemas que no quitan el sueño a ningún cuerpo de seguridad del mundo, más preocupados por la gran delincuencia, es decir, por el que la gente no trafique con drogas en el tren, o estén involucrados en tráfico de armas", dice **Carlos Román**.

La seguridad es un pilar fundamental de la calidad total que Renfe quiere ofrecer a sus clientes, por ello, el máximo responsable de Seguridad estima que es importante que la vigilancia y protección se realice desde el punto de vista de la empresa y se dirija hacia los objetivos que más le interesan. "Jamás ha habido conflictos de competencias entre las empresas privadas encargadas de la seguridad y la policía. El

El perfil del vigilante

Para la Dirección Corporativa de Seguridad de Renfe, poco importa que los encargados de la seguridad del ferrocarril sean vigilantes o policías. Aunque eso sí, deben tener un profundo conocimiento del ferrocarril, con el fin de resolver con éxito todos los delitos que se cometen con mayor asiduidad en este medio de transporte.

A bordo de los trenes, los vigilantes de Renfe no van armados, salvo por la noche. Los agentes que trabajan en la vía siempre van armados, independientemente de que sea de noche o de día, y lo mismo puede decirse de los que se encargan de la seguridad de terminales o recintos donde haya mercancías. En las estaciones, nunca portan armas. □

contacto entre la Brigada Móvil y nuestros vigilantes es permanente. Está claro que la seguridad privada está subordinada a la pública, y en ese sentido, nunca habrá problemas", puntualiza **Carlos Román**.

Daños. En la actualidad, Renfe invierte en seguridad alrededor de 3.200 millones de pesetas anuales; aparte, destina unos 1.600 a la reparación de los daños ocasionados por robos u otros delitos. Pese a que estas cifras podrían reducirse aún más, la situación ha mejorado notablemente, ya que en los años 80 la empresa dedicaba alrededor de 10.000 millones de pesetas en reparar los daños causados por actos vandálicos o en restaurar los materiales robados.

Casi todas las compañías ferroviarias en Europa sufren los mismos problemas, aunque a veces un fenómeno que empieza en determinado país puede extenderse al resto. Es el caso, por ejemplo, de los apedreamientos a trenes, que comenzaron siendo un problema típicamente español y ahora se dan en toda Europa. Este es uno de los problemas que más preocupa a Renfe, ya que le cuesta anualmente entre 400 y



Renfe gasta 1.600 millones anuales en repatración de daños.

500 millones de pesetas. Estos apedreamientos, se producen en toda la red, pero tienen especial incidencia en Cataluña, Levante y Andalucía. Para tratar el problema una vez que se ha producido el apedreamiento, Renfe ha firmado acuerdos de colaboración con varias comunidades autónomas, con objeto de que los infractores, niños entre 12 y 18 años, en lugar de ir a un tribunal tutelar de menores reparen su falta con una serie de trabajos sustitutorios como limpieza o colaboración en ciertas áreas ferroviarias. Y con objeto de poner freno a los apedramientos, que la Dirección Corporativa de Seguridad estima se podrían reducir un 20 por ciento, Renfe realiza campañas en colegios y ha producido un vídeo que en 1997 ha mostrado a unos 35.000 alumnos. Como la solución al problema parecer residir en la educación que reci-

ben los niños desde pequeños, se ha implantado en Cataluña una asignatura optativa en el segundo ciclo del área de Ciencias Sociales que gira en torno al ferrocarril. Más de 20.000 niños han elegido ya esta asignatura, y Renfe ultima una edición en castellano del libro que se utiliza en Cataluña, con miras a extender este proyecto piloto a Madrid, y luego al resto de España. "Lo que pretendemos es que el niño aprenda a querer y respetar al ferrocarril. Incluso, queremos educar a niños aún más pequeños, a partir de cinco años, a base de comics con historias ferroviarias. De esta manera, no sólo formamos, sino que conseguiremos clientes para el futuro", afirma el responsable de Seguridad de Renfe.

Vandalismo. Otro problema que está teniendo especial inciden-

cia es rayar cristales, lo que unido a otro tipo de vandalismos en el interior de trenes, le supone a Renfe unos gastos de más de 500 millones de pesetas anuales. El robo de cables de comunicaciones, algo muy común en toda Europa, es algo que trae de cabeza a Renfe, y que cuesta a la compañía entre 600 y 700 millones de pesetas anuales. Este tipo de delitos son perpetrados por delincuentes profesionales, que en ocasiones llegan a robar hasta tres kilómetros de cable (hilos de cobre de unos tres milímetros de grosor). La empresa ferroviaria trabaja estrechamente con la policía y la Guardia Civil para combatir este problema, colaboración que ha propiciado el reciente descubrimiento de un almacén de chatarra en Extremadura con unos 15.000 kilos de cable robados. No obstante, Renfe es consciente de que este problema es difi-

Datos estadísticos comparativos de los delitos cometidos en los ferrocarriles europeos (1996)

	Gran Bretaña	Alemania	Italia	Hungría	Países Bajos	España
Incidentes	3.354	12.753	275	464	1.588	522
Robos en perjuicio de viajeros	11.231	29.259	11.031	1.838	4.618	431
Robos de mercancías	280	8.944	620	3.744	85	1.737
Vandalismo	8.794	51.200	1.945	1.094	4.616	4.843
Fraude	2.264	11.202	407	49	698	35
Amenazas de bomba	580	455	309	69	90	92

cil de resolver, y que la solución estaría posiblemente en enterrar los cables.

Otro problema que hasta hace pocos años sólo tenía lugar en Europa, las pintadas, se produce ahora con especial intensidad en España.

La colocación de obstáculos en la vía es un hecho muy frecuente también en Europa. En Alemania, por ejemplo, hubo una época en que algunos individuos cortaban los carriles en los túneles, lo que provocaba descarrilamientos. España no escapa a este problema, si cabe más grave que otro tipo de delitos, ya que, aparte del coste económico que supone, puede poner en peligro la vida de personas. Algo de lo que nuestro país se libra es la falsificación de billetes de tren, hecho bastante común en Europa.

Hinchas. Uno de los temas que el Grupo de Seguridad está abordando en estos momentos es el dispositivo que se pondrá en marcha el próximo mes de julio con motivo del Campeonato Mundial de Fútbol que se celebrará en Francia.

Está previsto que los hinchas que se dirijan por ferrocarril al país galo vayan acompañados por vigilantes hasta la ciudad donde se celebre el partido. "Hay aficionados muy violentos, que destrozan los trenes y las ciudades, por lo que la policía, para controlar la situación eficazmente necesita saber cuántos hinchas llegan por ferrocarril. Algunas policías europeas llevan perros especialmente adiestrados para mantenerlos a raya, y es algo muy efectivo, porque en esos trenes no se oye ni una mosca", asegura **Carlos Román**.

Otro tema que el presidente del Grupo de Seguridad quiere poner

Policías de película

La imagen que el cine proyecta del ferrocarril -asesinatos cometidos al amparo de la noche, conspiraciones y espectaculares persecuciones policiales por los pasillos- poco tiene que ver con la realidad diaria.

El tren, comparado con otros medios de transporte, es más seguro. Prueba de ello es que a Carlos Román, Director de Seguridad Corporativa de Renfe, le cuesta trabajo recordar algún hecho sangriento acaecido en un tren español. "Es muy raro que se cometan asesinatos en un tren. El único que recuerdo sucedió aproximadamente hace tres años, cuando un individuo ebrio se metió en el compartimiento de una pareja: un hombre que acababa de salir de la cárcel y una prostituta. Empezó a darles la lata y lo mataron a cuchilladas. Se avisó a la policía, y el tren paró en la estación más próxima, donde la policía los detuvo", dice el máximo responsable de la Seguridad.

Puede decirse que el ferrocarril español, a tenor de las cifras estadísticas, es uno de los más tranquilos de Europa en cuanto a la violencia contra personas se refiere. Uno de los últimos asesinatos cometidos en Europa se ha producido en Suiza, donde un conductor de Wagon Lits resultó muerto. En Francia, tuvo lugar hace poco un hecho escalofriante: la violación de una mujer en un compartimiento lleno de viajeros que no hicieron nada por impedirlo. En las cercanías de París también se están produciendo los fines de semana actos vandálicos y agresiones a viajeros, por lo que el gobierno francés, muy preocupado por estos hechos, ha asignado una dotación de más de mil policías para estos servicios. El problema es que hechos simila-



En Cataluña se imparte a los niños una asignatura optativa sobre el ferrocarril.

res pueden producirse en todos los países, por lo que Carlos Román afirma que hay que estar siempre atentos y reforzar los trabajos de prevención.

Puede decirse que, en general, los trenes de pasillo central son menos conflictivos que los de compartimientos, mientras que en los trenes nocturnos, sobre todo en el centro de Europa, se producen a veces robos, perpetrados por bandas que utilizan pulverizadores para adormecer a sus víctimas.

En España, los robos a viajeros apenas tienen incidencia. Algún que otro caso aislado en que, incluso, a través de los circuitos cerrados de televisión de la madrileña estación de Chamartín, se llegó a detectar el robo de una maleta antes que el propio viajero. □

sobre la mesa es el acompañamiento de trenes por parte de las fuerzas de seguridad o vigilantes. Hoy en día, los trenes europeos atraviesan distintos países sin que las fronteras supongan obstáculo alguno; precisamente por esto, en opinión de la Dirección Corporativa de Seguridad, el grado de vigilancia y protección

de trenes debería ser mayor y más uniforme en toda Europa. "Creo que es necesaria una colaboración más intensa entre los departamentos de Seguridad de las distintas redes europeas, y que las policías ferroviarias o los vigilantes de Renfe disfruten de una mayor libertad de movimiento", explica **Carlos Román**. □