



CONFERENCIA EMPRESARIAL DE E.S.T.A.

“Transporte Internacional de Fondos”



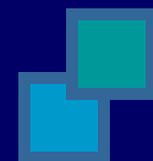
Esteban Gándara Trueba
Comisario de Policía
Reino de España

Roma, 26-28 Abril 2009



CONTENIDO

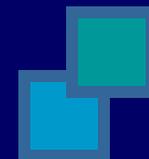
- Modelo español de transporte de fondos
- Resultados obtenidos en España
- Posición de España frente a la normativa europea
- Conclusiones





MODELO ESPAÑOL (I)

- **Regulado por el Ministerio del Interior (autoridad policial)**
 - Autorización
 - Control
 - Inspección
 - Sanción
- **Actividad integrada en la Seguridad Pública**
 - Exclusiva y excluyente
 - Complementaria y subordinada
 - Auxilio y colaboración





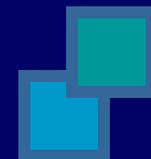
MODELO ESPAÑOL (II)

- **Total profesionalización de los actores**
 - Estrictos requisitos de autorización de empresas
 - Exigencias de formación del personal
 - Permanente control policial
 - Relaciones laborales consolidadas
- **Priorización absoluta de la SEGURIDAD en las operaciones**
 - Tripulación de 3 Vigilantes.
 - Utilización obligatoria de armas de fuego
 - Nivel elevado de blindaje en furgones
 - Comunicación previa de operaciones a Policía
 - Comunicación permanente con Policía durante la ejecución de operaciones
 - Obligatoriedad de registro documental de las operaciones



RESULTADOS EN ESPAÑA

- **Generalizado apoyo y aceptación**
 - Autoridades policiales
 - Empresas de seguridad
 - Trabajadores del sector
 - Clientes y usuarios
- **Drástica disminución de incidentes delictivos**
 - 6 incidentes al año
 - 51,3% de eficacia
 - 1 incidentes por cada 118 furgones
 - Menor nivel de incidentes de la Unión Europea





POSICIÓN DE ESPAÑA

- La libertad de prestación de servicios debe ser compatible con el mantenimiento de los niveles de seguridad alcanzados.
- Cualquier propuesta de regulación del T.I.F. no puede derivar en una disminución de los niveles de seguridad alcanzados.
- La adecuada apreciación de los riesgos sólo puede hacerse desde una perspectiva nacional.
- Las nuevas tecnologías deben permitir reforzar las actuales medidas de seguridad, pero no sustituirlas.



CONCLUSIONES (I)

- La opción legal preferible es el Régimen 28 de la U.E. (conjunto de normas estándar más normas nacionales)
- La normativa europea debe procurar la complementariedad de modelos, no la exclusión
- No debe posibilitarse la disminución de los niveles de seguridad garantizados en la actualidad por cada E.M., de acuerdo con sus parámetros específicos de apreciación del riesgo.
 - Si España exige la ejecución de los servicios mediante vehículos con un determinado nivel de blindaje, y con una tripulación de 3 vigilantes armados, debe garantizarse la posibilidad de que esta exigencia sea de aplicación para las operaciones transfronterizas que afecten al territorio español



CONCLUSIONES (II)

- Debe establecerse la obligatoriedad de un sistema estricto de autorización de empresas.
- Debe garantizarse la formación del personal, un adecuado conocimiento lingüístico y el control de antecedentes penales.
- Debe contemplarse la capacidad de control, inspección y sanción por parte de las Autoridades Policiales del país donde se desarrollen las operaciones de transporte.

