

BCN Rail Innova

SECONOMICS: Socio-economics meets security

Michael Pellot
Director de I&D - TMB



Objetivo del proyecto

El objetivo del SECONOMICS es el de sintetizar la ciencia sociológica, económica y de seguridad en conocimiento tangible, objetivo y concreto para los responsables de las políticas (*policy makers*) y planificadores sociales responsables de la seguridad del ciudadano



Impulso del proyecto

El proyecto está impulsado por casos de estudio de la industria e identifican específicamente amenazas en el transporte (aéreo y metro urbano) y de infraestructuras críticas. El enfoque de la investigación colocan a las ciencias sociales y a las ciencias políticas en el centro de la estructura del modelo.



Retos del proyecto

En particular, el proyecto trata de explorar los desafíos de coordinación paneuropea en los resultados de seguridad para el transporte y las infraestructuras críticas



Contribución del proyecto

La contribución del proyecto está en el desarrollo y promoción del “estado del arte” en el modelado de los problemas de seguridad en un contexto tecnológico y socio-económico y su posterior aplicación en la evaluación de riesgos y análisis del contexto social para desarrollar políticas óptimas.



Resultados del proyecto

Los resultados son de dos tipos :

- Primero, evaluación del futuro y las amenazas emergentes en las áreas identificadas con el modelado riguroso de los mecanismos óptimos para la mitigación dentro del ámbito de la política.
- Segundo, y más importante, una *herramienta* de políticas generalizadas que ayudará a los tomadores de decisiones a identificar y reaccionar coherentemente (en el contexto social adecuado) con respecto a las amenazas futuras que pueden llegar mucho después de que el proyecto se ha completado.



Impacto del proyecto

El impacto a largo plazo de **SECONOMICS** será una revolución metodológica impulsada por un conjunto común, pero diverso, de diferentes herramientas de modelado y la utilización de los últimos avances en tecnología de modelado transparente que incluyen los ámbitos social, económico y tecnológico.

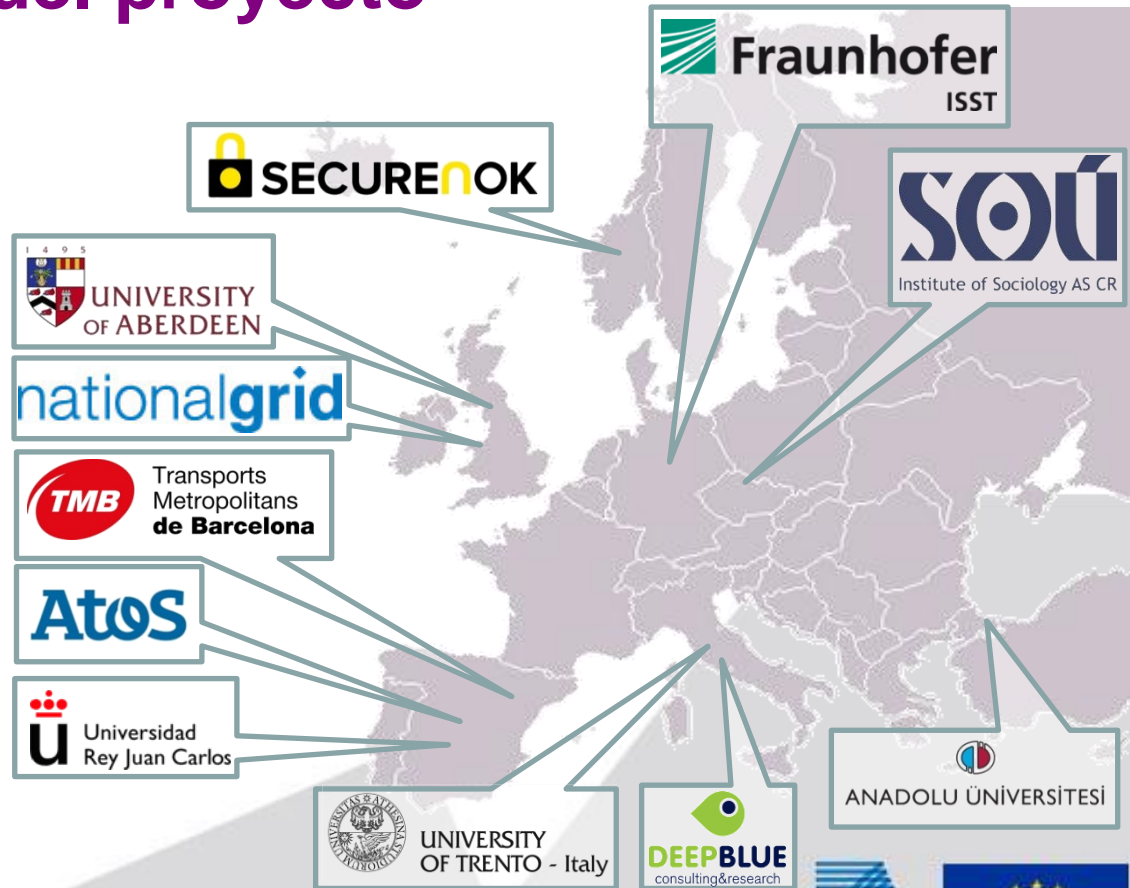


Consortio del proyecto

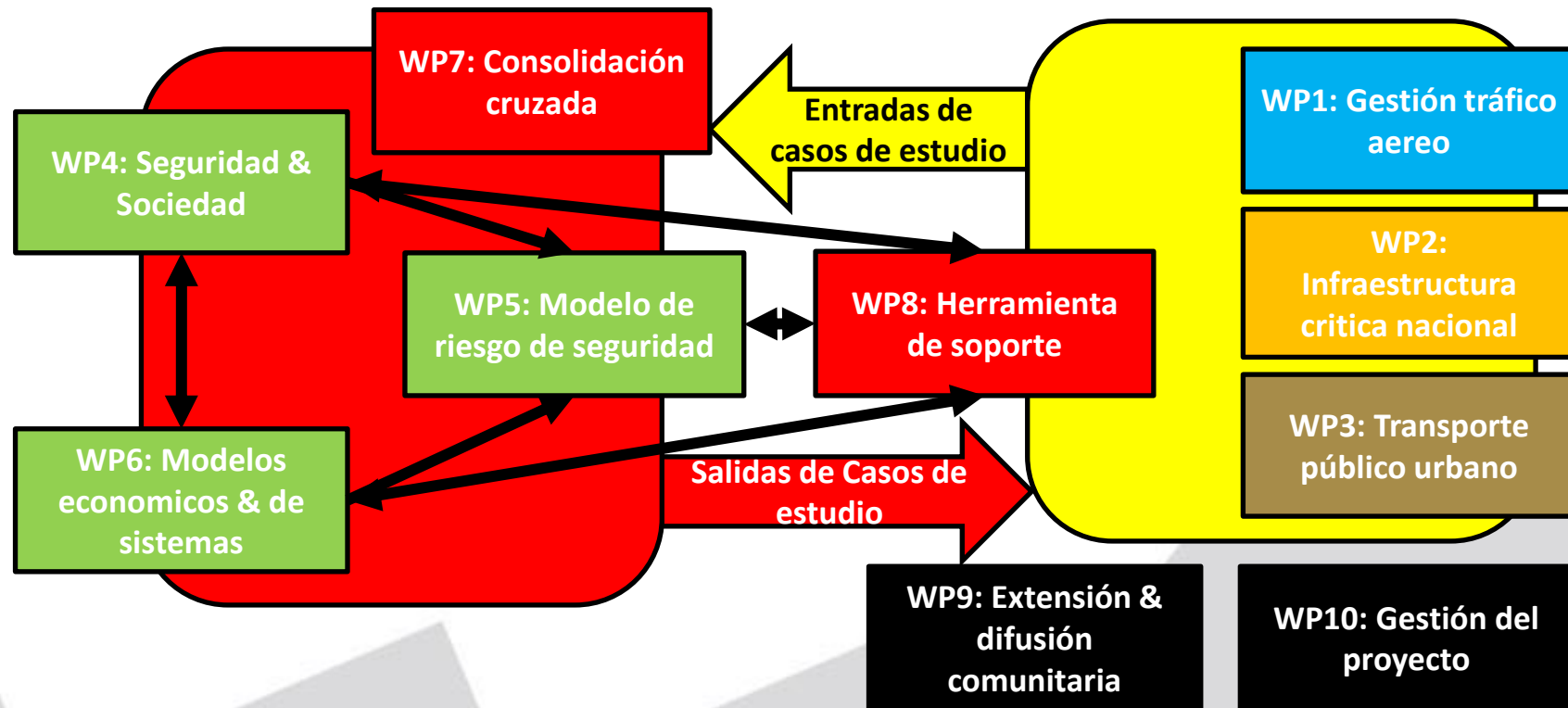


Presupuesto del proyecto:
 4.723.323,44 €

Financiado parcialmente por el
 FP7 con:
 3.451.096,14 €



Estructura de los paquete de trabajo (WP)



Objetivos del Caso de uso de transporte urbano

- Investigar como los responsables de las políticas (*policy makers*) pueden mejorar pueden mejorar el conocimiento acerca de la percepción de la sociedad de la seguridad del transporte público.
- Investigar los mecanismos óptimos para la implementación de políticas de seguridad.
- Investigar el impacto de las preferencias sociales.

Objetivos del Caso de uso de transporte urbano

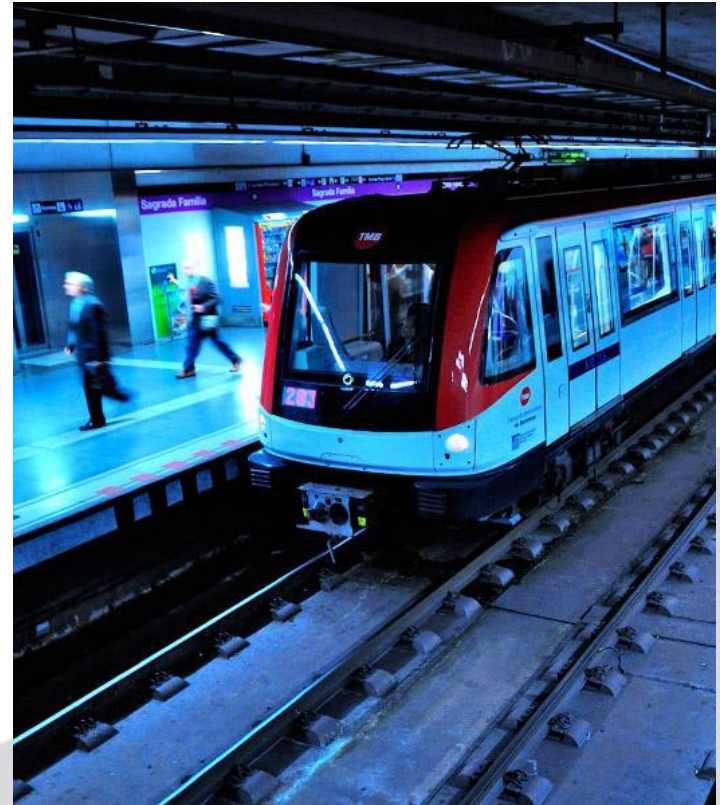
- **Dar apoyo al diseño socio-económico que se desarrolla en WP4, WP5 y WP6 (investigación socio-económica) asegurando la representación de los transportes públicos.**
- **Concientizar de la existencia clara de la relación entre la información pública sobre la seguridad en los medios de comunicación (prensa, televisión, Internet y otros) y la percepción de seguridad en el transporte público por partes de los usuarios.**

Definición de los escenarios

El primer paso fue la definición de los distintos escenarios a estudiar:

- Escenario 1: Vandalismo y graffiti
- Escenario 2: Fraude
- Escenario 3: Carterismo
- Escenario 4: Vagabundos

Estos escenarios fueron contrastados y validados por partes interesadas (stakeholders) tanto en Barcelona como en el resto de Europa



Taller en TMB, Barcelona

- Se realizó un taller con la participación de socios del consorcio, miembros de seguridad TMB y miembros de las fuerzas del orden.
- En el taller se validaron los escenarios definidos previamente y se profundizó en su definición.
- Se identificaron las motivaciones de cada escenario:
 - Antisocial
 - Asocial
 - Criminal



Panel de *Stakeholders* europeo

- Se realizó un panel con expertos de seguridad ciudadana en transporte público.
- Los integrantes de panel son los miembros de la Comisión de Seguridad de la UITP.
- En el panel se validaron los escenarios definidos y desarrollados en el taller previo.



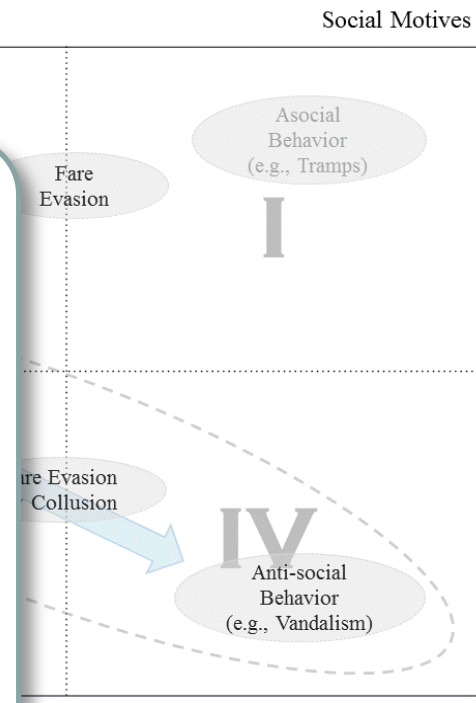
Análisis de los escenarios

Comportamiento asocial (Tipo I)

puede definirse como la falta de consideración por la propiedad

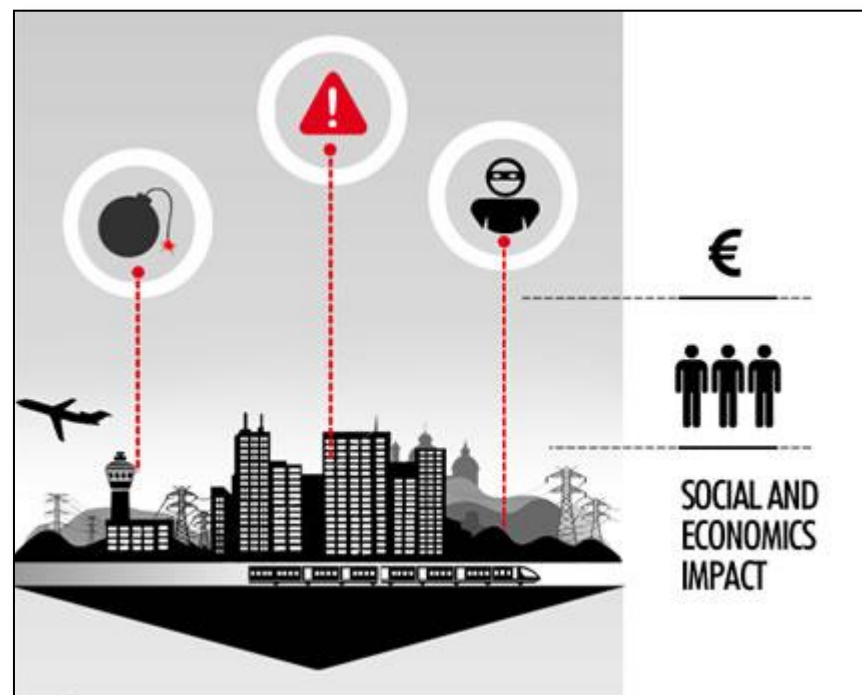
Comportamiento antisocial (Tipo IV)

puede manifestarse en diversas formas e intensidades: como romper las reglas formales y las leyes. Puede ser representado por el vandalismo organizado es muy importante porque se convierte en agresivo y tiene un enorme impacto en la percepción del público sobre la seguridad.



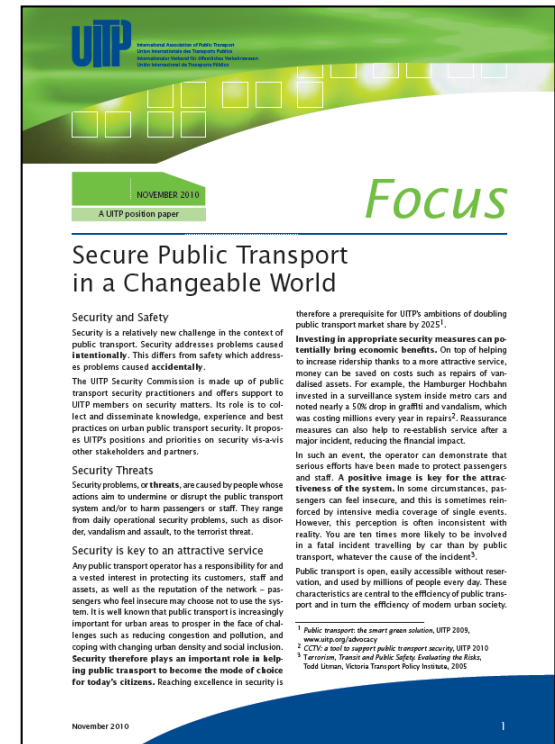
Percepción social de la seguridad y el riesgo

- La percepción social de la seguridad y el riesgo se analiza en el WP4.
- La percepción de riesgo es estudiada como una actitud dirigida a tipos específicos de riesgos:
 - Comportamiento asocial
 - Comportamiento antisocial



Marco regulador de la seguridad

- Hay una creciente presión para estandarizar y regular.
- Es difícil encontrar un equilibrio: aplicaciones-riesgo-presupuesto.
- Las autoridades locales son responsables de la regulación de la seguridad.
- ¿Cómo proceder? Compartir las mejores prácticas y recomendaciones.



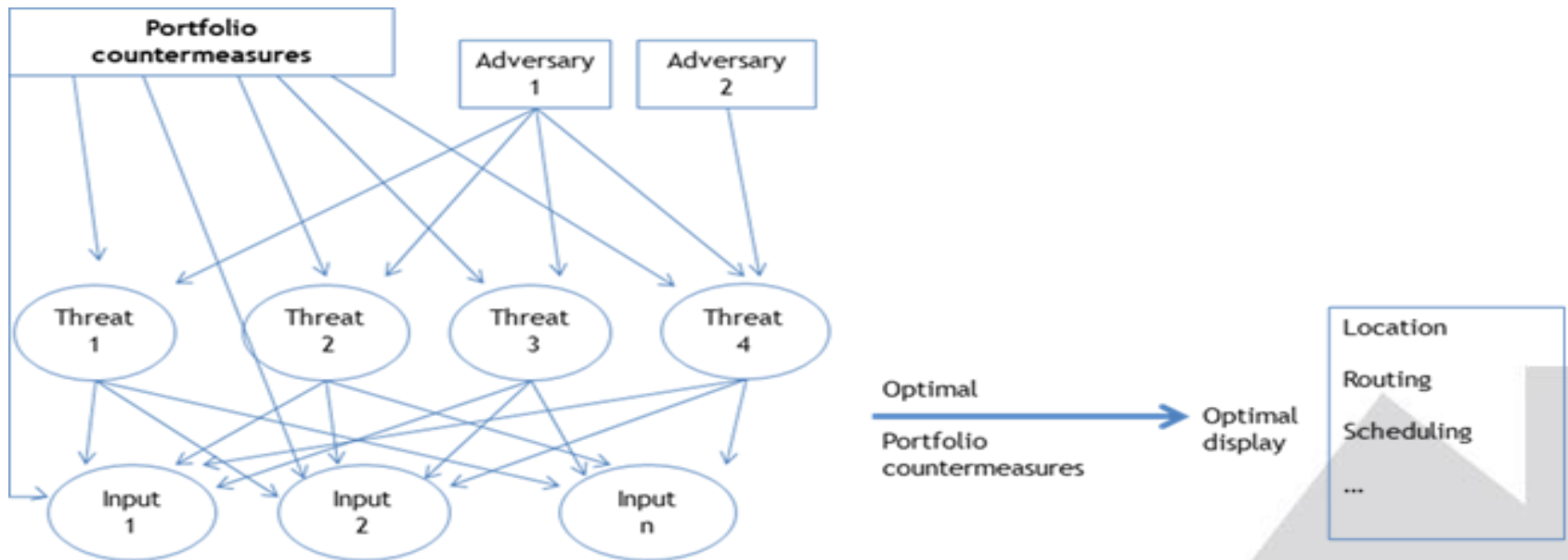
- **Strategic scenarios**

The strategic scenarios require the use of game theoretic concepts. We might view this as a sequential defend-attack problem.

- **Tactical-operational scenarios**

The proposed tactical-operational scenario may be described as a security resource allocation problem. It may be solved, in principle, within the risk analytic framework.

Operational Scenarios Modeling in the Urban public transport Case Study



- Done:
 - *WP3*:
 - D3.1: Ethical opinion/authorization (M3)
 - First Workshop with local stakeholders (lack of users representatives) (M6)
 - D3.2: Urban public transport Requirements - first version (M6)
 - *Overall*:
 - Cross mission consolidation (today in Madrid within Consortium meeting)
- Under development:
 - *WP3*:
 - Survey within Metro operators (today!)
 - Constitution of an Expert Group (Volunteers are welcomed!)
 - Second Workshop with the Expert Group (Beginning 2013)
 - D3.3: Urban public transport requirements - final version (Beginning 2013)