

7^a CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA OBSERVACIÓN, EL ANÁLISIS Y LA PREVENCIÓN DE LA INSEGURIDAD



SEGURIDAD
EN LA MOVILIDAD



Actas de la conferencia

4 - 6 octubre, 2022

Una iniciativa de



CENTRO
INTERNACIONAL
PARA LA
PREVENCIÓN
DE LA CRIMINALIDAD

En colaboración con:



IHEMI
INSTITUT
DES HAUTES ÉTUDES
DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR



MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Canada



Québec



Sobre el CIPC

Creado en 1994, el Centro Internacional para la Prevención de la Criminalidad (CIPC) es una organización internacional no gubernamental cuya misión es apoyar el desarrollo y la aplicación de políticas, programas y proyectos prácticos destinados a reducir la criminalidad y la delincuencia para mejorar la seguridad en las comunidades, ciudades y otras autoridades locales. Con sede en Montreal, el equipo del CIPC tiene como objetivo promover la adopción de normas internacionales para la prevención de la delincuencia y la justicia penal con el fin de aumentar la seguridad cotidiana y mejorar la calidad de vida de todos..

7ª Conferencia Internacional sobre la Observación, el Análisis y la Prevención de la Inseguridad: Seguridad en la Movilidad

Actas de la conferencia

Febrero de 2023

El CIPC desea dar las gracias a todos sus socios que han participado de diversas formas en la organización de esta 7ª edición de las Conferencias Internacionales del CIPC: el Ministerio francés de Transportes de Francia, la Unión Internacional de Transportes Públicos, la Unión Internacional de Ferrocarriles, Safe.brussels, la Unión de Transportes Públicos y Ferroviarios, el Institut des hautes Études du ministère de l'Intérieur, el Gobierno de Quebec y el Gobierno de Canadá.

Diseño gráfico: Paco Udina, Breu Grafic

Este documento está disponible en inglés, francés y español en la página web del CIPC: www.cipc-icpc.org.

Publicado por: Centro Internacional para la Prevención de la Criminalidad, 3535 avenue du Parc, 4th floor, Montreal, QC H2X 2H8

Teléfono: +1 514 288-6731 / Correo electrónico: info@cipc-icpc.org

En este documento, el género masculino se utiliza como término genérico, con el único fin de no hacer más farragoso el texto.

© CIPC, Montreal, 2023

Mensaje de la dirección



Durante cerca de 30 años, el Centro Internacional para la Prevención de la Criminalidad ha desempeñado un rol importante en los esfuerzos por hacer de la prevención de la delincuencia un elemento central del desarrollo urbano. A través de medidas e iniciativas eficaces y humanas destinadas a reducir la delincuencia y la criminalidad, el CIPC trata de fomentar la resiliencia y la sensación de seguridad en las comunidades, ciudades y otras autoridades locales.

En las tres últimas décadas se han producido una serie de cambios importantes en la forma de enfocar la política y la práctica de la seguridad pública a todos los niveles, desde el internacional hasta el más local. Estos avances han tenido un impacto fundamental en todas las dimensiones de la seguridad y la protección: gobernanza y liderazgo, desarrollo de políticas, investigación y conocimiento, evaluación y normalización de las mejores prácticas en todo el mundo.

Para fomentar la innovación, el intercambio y el desarrollo de capacidades, en 2007 pusimos en marcha las Conferencias Internacionales sobre Observación de la Delincuencia y Análisis Criminal en colaboración con el Observatorio Nacional de la Delincuencia en el Transporte (ONDT) del Ministerio de Transportes y el Observatorio Nacional de la Delincuencia y las Respuestas Penales (ONDRP).

En 2022, el CIPC ha optado por mejorar el formato de sus conferencias internacionales asociando cada evento a un tema específico. Por ello, la 7ª edición de la conferencia se dedicó a la seguridad en la movilidad. Nos hemos asociado con el Ministerio francés de Transportes de Francia, la Unión Internacional de Transportes Públicos, la Unión Internacional de Ferrocarriles, Safe.brussels, la Unión de Transportes Públicos y Ferroviarios, el Institut des hautes Études du ministère de l'Intérieur, el Gobierno de Quebec y el Gobierno de Canadá para desarrollar esta 7ª edición de las Conferencias Internacionales.

Estamos entusiasmados con el desarrollo de la conferencia y nos complace haber podido ofrecer un espacio de intercambio entre expertos en seguridad de la movilidad global con el fin de identificar vías de innovación, acción, transferencia de conocimientos e investigación aplicada basadas en las necesidades actuales y futuras de la población.

Esta conferencia puso de manifiesto la importancia de los riesgos y retos a los que se enfrenta el transporte público como parte de nuestra vida cotidiana. La seguridad debe considerarse como un concepto amplio, que tiene en cuenta la experiencia vivida, la victimización real, pero también las percepciones y el sentimiento general de seguridad de los pasajeros. El establecimiento de una estructura de gobernanza sólida podría, por tanto, favorecer las asociaciones y las medidas eficaces, en particular entre los actores de la prevención y de la seguridad operativa.

Ann Champoux - Directora General, CIPC

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
PROGRAMA	7
INTRODUCCIÓN Y DISCURSO DE APERTURA	8
SESIÓN PLENARIA DE APERTURA: ANÁLISIS DE LA DELINCUENCIA Y LA SEGURIDAD EN LA MOVILIDAD	9
SESIÓN PLENARIA: OBSERVACIONES SOBRE EL IMPACTO DE COVID-19	12
TALLER 1: EL SENTIMIENTO DE INSEGURIDAD	15
TALLER 2: EL ACOSO EN EL TRANSPORTE	18
TALLER 3: PREPARACIÓN Y GESTIÓN DE CRISIS CONTRA LA AMENAZA TERRORISTA	21
TALLER 4: ABUSO VERBAL Y AGRESIÓN CONTRA EL PERSONAL	24
TALLER 5: EL FRAUDE EN LOS BILLETES DE TRANSPORTE	27
TALLER 6: GESTIÓN DE CRISIS, HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS DE PREVENCIÓN	30
SESIÓN PLENARIA: GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD: GESTIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS	34
TALLER 7: LA PREVENCIÓN SOCIAL DE LA VIOLENCIA Y DE LAS INCIVILIDADES	37
TALLER 8: LA PREVENCIÓN SITUACIONAL Y EL ENFOQUE CPTED EN LA MOVILIDAD	40
TALLER 9: LA GESTIÓN DE CRISIS: INTERCAMBIO DE EXPERIENCIAS SOBRE SITUACIONES DE CRISIS ACTUALES	43
DISCURSO DE CLAUSURA DE LA CONFERENCIA Y CONCLUSIÓN	46
VISITAS GUIADAS, DEMOSTRACIONES Y FORMACIÓN	47
BIOGRAFÍAS DE LOS Y LAS PONENTES	50

INTRODUCCIÓN

El Centro Internacional para la Prevención de la Criminalidad (CIPC), en colaboración con el Ministère chargé des Transports de France, la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), la Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP), la Unión de Transportes Públicos y Ferroviarios (UTP), Safe.brussels, el Gobierno de Quebec, el Gobierno de Canadá, así como el Institut des hautes Études du ministère de l'Intérieur, (IHEMI), se enorgullece de haber organizado su **7ª Conferencia Internacional sobre la Observación, el Análisis y la Prevención de la Inseguridad**, del 4 al 6 de octubre de 2022 en París. Esta 7ª edición, dedicada al tema de la **seguridad en la movilidad**, tenía como objetivo ofrecer un espacio de intercambio entre expertos en seguridad en la movilidad con el fin de identificar vías de innovación, acción, transferencia de conocimientos e investigación aplicada, así como oportunidades de asociación entre las principales partes interesadas en estos ámbitos.

La conferencia llevó a cabo en la sede de la Unión Internacional de Ferrocarriles de forma presencial, más de dos años después de las primeras restricciones de viaje relacionadas con la COVID-19. El programa se basó en una combinación de sesiones, desde amplias sesiones plenarias, hasta talleres temáticos simultáneos, visitas técnicas y actividades de networking. Para responder a las necesidades de comunicación de los participantes internacionales, durante la conferencia se prestó un servicio de interpretación en francés, inglés y español.

La conferencia fue gratuita y fue destinada a las diferentes partes interesadas en mejorar la seguridad de la movilidad en su práctica diaria: académicos, responsables de la toma de decisiones públicas, representantes de autoridades organizadoras y operadores de transporte, partes interesadas del ámbito del emprendimiento



social y organizaciones no gubernamentales (ONG). En total participaron 180 participantes de 20 países y cuatro continentes, e incluyó a 51 ponentes invitados.

¿Por qué la seguridad en la movilidad?

La movilidad es una condición fundamental para la calidad de la vida cotidiana, que va más allá de la simple cuestión de desplazar a las personas de un punto a otro. Se reconoce como un componente esencial del derecho a la ciudad (Lefebvre, 1968), ya que garantiza el acceso de los ciudadanos a los numerosos recursos y oportunidades que ofrecen los contextos urbanos. Desde 2016, la propia Organización de las Naciones Unidas (ONU) ha consagrado la noción del derecho a la movilidad, y recuerda el papel de inclusión e integración socioeconómica que desempeña, especialmente para los más desfavorecidos (Hábitat III, 2017, 38). Teniendo en cuenta que se prevé que casi el 60 % de la población mundial vivirá en ciudades en 2030, y que las convulsiones climáticas y geopolíticas van en aumento, el acceso a sistemas de transporte seguros es una cuestión esencial para los ciudadanos.

Además, los problemas de seguridad afectan a la comodidad, el bienestar y el acceso a los servicios de los usuarios y el personal de los transportes. Tienen un impacto directo en el nivel de clientela, la retención del personal y la imagen de los operadores de transporte, y se inscriben en la continuidad de la violencia ordinaria cometida contra determinadas categorías de la población. Abarcan tres aspectos principales de análisis:

1. Infracciones objetivas que repercuten en la integridad física y/o psicológica de las personas;
2. Experiencia de seguridad percibida por los individuos en los viajes, relacionada con múltiples factores personales y contextuales de los viajes;
3. Violaciones de la propiedad personal, así como de los activos físicos y las instalaciones relacionadas con el funcionamiento de los sistemas de transporte.

Teniendo en cuenta las necesidades de los profesionales del sector en términos de intercambio de conocimientos y prácticas, se decidió por tanto ofrecer un espacio de intercambio dedicado a esta cuestión de la seguridad de la movilidad a través de esta conferencia.

Une movilidad, varias movilidades

El análisis de la seguridad en los viajes requiere un enfoque integrado, que abarque los desplazamientos, los modos de transporte, los tiempos de viaje y los servicios asociados (Papon y L'Hostis, 2018). Como tales, las distintas sesiones de la conferencia pretendían abordar la compleja cadena de viajes (también denominada enfoque del viaje completo), ampliando el análisis a los vehículos de transporte público, los nodos de tránsito, las estaciones y las zonas de espera, pero también a los espacios públicos situados cerca de las redes de viajes. También intentaron tener en cuenta la cambiante experiencia del viaje desde la perspectiva de la diversidad de usuarios. En todo el mundo, las mujeres utilizan el transporte público una media de un 26% más que los hombres (Goel et al. 2022), y también corren un mayor riesgo de victimización por determinados tipos de delitos y abusos verbales. Por ello, las presentaciones de los ponentes exploraron esta diferenciación de los problemas de seguridad en función del género, la edad y el posicionamiento de los individuos en el espacio socioespacial.

Intercambio de experiencias sobre distintos temas de interés

Los temas seleccionados pretendían responder a las múltiples preocupaciones e intereses de las partes interesadas en el ámbito del transporte y la prevención de la seguridad. Así, se prestó especial atención a:

- Las tendencias recientes en materia de análisis de la delincuencia, el impacto de la COVID-19 en el personal y los usuarios, y los mecanismos de gobernanza para la seguridad de la movilidad, en el marco de sesiones plenarias específicas;
- Cuestiones relacionadas con la sensación de seguridad, la violencia sexual y de género contra las mujeres, así como el enfoque situacional de la prevención de la violencia mediante el rediseño de los espacios;
- La cuestión específica de la gestión de crisis en diversos contextos: riesgo terrorista, prevención tecnológica, crisis geopolíticas y sociales actuales;
- La prevención social de la violencia y las incivildades, las agresiones al personal y el fraude de billetes.

Programa

DÍA 1 – MARTES 4 OCTUBRE 2022

Hora	Sesión de conferencia
16h00 - 17h30	Preinscripción de participantes y ponentes
9h30 - 10h00	Cóctel de inauguración en la Residencia Oficial del Embajador de Canadá en París

DÍA 2 – MIÉRCOLES 5 OCTO OCTUBRE 2022

Hora	Sesión de conferencia
8h30 - 9h30	Bienvenida, registro de los participantes y desayuno
9h30 - 10h00	Introducción y discurso de apertura
10h00 - 11h15	Sesión plenaria de apertura Análisis de la delincuencia y la seguridad en la movilidad
11h15 - 11h30	Pausa café
11h30 - 13h00	Sesión plenaria Observaciones sobre el impacto de COVID-19
13h00 - 14h00	Pausa para el almuerzo
14h00 - 15h30	Sesión paralela de talleres Taller sobre el sentimiento de inseguridad Taller sobre el acoso en el transporte Taller sobre preparación y gestión de crisis contra la amenaza terrorista
15h30 - 16h00	Pausa café
16h00 - 17h30	Sesión paralela de talleres Taller sobre el abuso verbal y las agresiones contra el personal Taller sobre el fraude en los billetes de transporte Taller sobre gestión de crisis: herramientas tecnológicas de prevención

DÍA 3 – JUEVES 6 OCTUBRE 2022

Hora	Sesión de conferencia
9h00 - 9h30	Bienvenida y desayuno
9h30 - 11h00	Sesión plenaria Gobernanza de la seguridad: gestión y políticas públicas
11h00 - 11h15	Pausa café
11h15 - 12h45	Sesión paralela de talleres Taller sobre la prevención social de la violencia y de las incivildades Taller sobre la prevención situacional y el enfoque CPTED de la movilidad Taller de gestión de crisis: intercambio de experiencias sobre situaciones de crisis actuales
12h45 - 13h15	Discurso de clausura de la conferencia y conclusión
14h30 - 18h00	Visitas guiadas y demostración
14h30 - 18h00	Demostración de la SNCF - Demostración del equipo canino
14h30 - 16h00	Formación RATP - Concienciación sobre el acoso, presentación del proyecto Stand UP
15h00 - 16h30	Visitas guiadas de la RATP - Visita de los dispositivos de seguridad y de la sede de seguridad en la estación de metro Gare de Lyon
15h00 - 16h30	Visitas guiadas de la RATP - Presentación en un autobús de encuentro social

INTRODUCCIÓN Y DISCURSO DE APERTURA

Moderadora:

Chantal Bernier - Co-directrice, Groupe mondial sur la vie privée et la cybersécurité, Dentons

Relatora:

Emmanuelle Fahey - Analyste, Centre international pour la prévention de la criminalité (CIPC)

Con:

Ann Champoux - Directora General, Centro Internacional para la Prevención de la Criminalidad (CIPC)

Michèle Boisvert - Delegada General de Québec en París, Ministerio de Relaciones Internacionales y Francofonía de Québec

Sanjay Chander - Director general, Railway Protection Force (RPF), y Presidente de la Plataforma de Seguridad de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC)

Carmela Canonico - Responsable de Proyectos de Seguridad y Protección, Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP)

Christine Rouffin - Directora del Observatorio de Bruselas para la Prevención y la Seguridad, Safe.brussels

Pierre Ginefri - Director Adjunto de Sistemas Ferroviarios y Guiados, Ministère de la Transition écologique

Florence Sautejeau - Delegada General de la Unión de Transportes Públicos y Ferroviarios (UTP)

Eric Freysselinard - Prefecto, Director del Institut des hautes Études du ministère de l'Intérieur (IHEMI)

Honorable Omar Alghabra - (discurso pregrabado) Ministro de Transportes del Canadá, Gobierno de Canadá



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- Las prácticas preventivas son esenciales y deben guiar todas las políticas públicas. Dado que muchas personas no disponen de otro medio de transporte, es nuestro deber social garantizar esta seguridad en las redes de transporte público.
- La seguridad en la movilidad abarca una serie de dimensiones interconectadas, como la integridad de las infraestructuras, la seguridad de los activos, la sensación de inseguridad, la prevención del desarrollo de amenazas terroristas, la ciberseguridad, la prevención de actividades ilegales, etc.
- La exploración de nuevas tecnologías debe integrarse de forma segura en los sistemas de transporte. Las pruebas, la evaluación y la optimización de los recursos y el desarrollo de nuevas tecnologías deben compartirse dentro y fuera de las fronteras mediante la cooperación internacional. Por ejemplo, la recopilación y difusión de datos anuales sobre las diversas fuentes de amenaza puede facilitarse entre socios internacionales para apoyar una buena toma de decisiones para la asignación de recursos.
- Los trayectos en transporte público crecen exponencialmente. Es esencial proteger las infraestructuras y poner en marcha mecanismos de disuasión y prevención adaptados a las realidades del sector: lucha contra las agresiones al personal y a los pasajeros, lucha contra el acoso sexual, equipos de detección canina y adaptación de las políticas de transporte público a la futura emergencia climática. Sobre todo, porque la creciente individualización de nuestras sociedades y modos de transporte planteará varios problemas de seguridad.
- El discurso de apertura fue una oportunidad para agradecer a todos los miembros asociados esta colaboración, y en particular al CIPC por la elección del tema principal de la conferencia, a saber, la seguridad en la movilidad, y por sus esfuerzos en la organización y preparación de este evento.

SESIÓN PLENARIA DE APERTURA: ANÁLISIS DE LA DELINCUENCIA Y LA SEGURIDAD EN LA MOVILIDAD

Moderadora:

Chantal Bernier, Co-directrice, Groupe mondial sur la vie privée et la cybersécurité, Dentons, (Maîtresse de cérémonie)

Relator:

Hans Crab, Coordonnateur chargé de projets et de développement, Safe.brussels

Ponentes:

Presentación conjunta:

Michelle Côté, Directora de investigación, Centro Internacional para la Prevención de la Criminalidad (CIPC)

Florilène Cornier, Analista y encargada de proyectos, CIPC

Christine Rouffin, Directora del Observatorio de Bruselas para la Prevención y la Seguridad de Bruselas, Safe.brussels

Pierre Ginefri, Director Adjunto de Sistemas Ferroviarios y Guiados, Ministère de la Transition écologique

Christine Gonzalez-Demichel, Inspectora General & Jefe del Servicio Estadístico Ministerial de Seguridad Interior (SSMSI), Ministerio del Interior, Francia

Patrice Lovisa, Presidente de la Comisión de Seguridad y Lucha contra el Fraude, Unión de Transportes Públicos y Ferroviarios (UTP)



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- La seguridad en la movilidad implica examinar las distintas experiencias de los usuarios en función de sus determinantes personales, pero también del contexto de los desplazamientos y de los dispositivos organizativos desplegados.
- Los jóvenes constituyen un grupo de riesgo especialmente elevado. En Francia, las personas de entre 18 y 29 años representan casi un tercio del total de víctimas registradas por la policía y la gendarmería nacional entre 2016 y 2021 (SSMSI, 2022).
- Sin embargo, algunos delitos son sub-reportados a las fuerzas de seguridad. El papel que pueden desempeñar los operadores de transporte a este respecto es, por tanto, esencial, sobre todo a la hora de garantizar la recopilación y el análisis de datos sobre la delincuencia y de informar a las autoridades públicas.
- La herramienta ISIS (Integración de información de seguridad estandarizada) es utilizada por 25 redes de transporte, entre ellas algunas de las mayores de Francia. Facilita y armoniza la recopilación de datos delictivos y garantiza la fiabilidad del diagnóstico a escala nacional.

Presentación 1:**Michelle Côté et Florilène Cornier**

Directora de investigación, CIPC
Analista y encargada de proyectos, CIPC



Michelle Côté y Florilène Cornier abrieron la sesión plenaria y presentaron el trabajo del Centro Internacional para la Prevención de la Criminalidad (CIPC), una ONG mundial con sede en Montreal que cuenta con más de 25 años de experiencia en el desarrollo, aplicación y evaluación de proyectos de prevención de la criminalidad. El CIPC contextualizó la elección del tema de la seguridad en la movilidad y el imperativo de mejorar la experiencia del usuario para apoyar el derecho a la ciudad, en particular para las mujeres y las poblaciones más expuestas, y el uso del transporte público en un contexto de cambio climático. A este respecto, se hizo especial hincapié en la necesidad de comprender mejor y aplicar un enfoque interseccional, y de construir una comprensión más detallada de los factores determinantes de la seguridad (factores contextuales, personales y organizativos) para mejorar la "movilidad de última milla" y la calidad de los espacios públicos. El CIPC hizo hincapié en la necesidad permanente de compartir experiencias y avanzar en proyectos para mejorar la recogida de datos y la gobernanza, así como en prácticas inspiradoras desarrolladas a escala internacional. La observación y el análisis de las estadísticas son cruciales para la elaboración de políticas basadas en pruebas y para apoyar el desarrollo de respuestas prácticas que puedan mejorar la seguridad en los desplazamientos.

Presentación 2:**Christine Rouffin**

Directora del Observatorio de Bruselas para la Prevención y la Seguridad, Safe.brussels



Christine Rouffin empezó su intervención presentando la Región de Bruselas-Capital y la misión del Observatorio. El mandato del Observatorio es llevar a cabo investigaciones destinadas a enriquecer el conocimiento público de la seguridad de las personas y los bienes, en dos líneas: el análisis de los fenómenos delictivos y

la evaluación de las políticas públicas en este ámbito. Para lograrlo, el Observatorio utiliza un enfoque transversal, recurriendo a distintas fuentes de datos y colaborando estrechamente con los distintos agentes de la cadena de prevención y seguridad para elaborar una imagen de la seguridad lo más cercana posible a la realidad. La movilidad y el transporte público es uno de los nueve temas del marco estratégico en el que se desarrollan los análisis del Observatorio, el Plan Global de Seguridad y Prevención. En la presentación se señaló que las prácticas de movilidad están cambiando actualmente, alentadas por diversos factores: ecológicos, tecnológicos, sociales y económicos, políticos o incluso sanitarios (por ejemplo, el cambio de hábitos provocado por la pandemia del Covid-19). Los modos de transporte se diversifican y su coexistencia es cada vez más compleja, lo que plantea retos en términos de infraestructuras, seguridad vial y tranquilidad pública. El seguimiento de la delincuencia en los transportes públicos, su caracterización y localización son por tanto esenciales para prevenir mejor sus diversas formas.

Presentación 3:**Pierre Ginefri**

Director Adjunto de Sistemas Ferroviarios y Guiados,
Ministère de la Transition écologique



La presentación del Sr. Pierre Ginefri (Ministerio de Transportes) se centró en las medidas organizativas y técnicas puestas en marcha por el Ministerio para aumentar los conocimientos sobre la delincuencia en los transportes públicos (trenes, metros, autobuses, tranvías, autocares). En primer lugar, explicó cómo el Ministerio había creado en 2008 un observatorio nacional para recopilar y analizar los incidentes de delincuencia en el transporte público. La misión del Observatorio era vigilar y seguir mejor los fenómenos, facilitar el intercambio de experiencias y conocimientos y ofrecer apoyo metodológico a los operadores de transporte público. Una de las herramientas clave desarrolladas con este fin es la herramienta ISIS (Integración de información de seguridad estandarizada). Esta herramienta colaborativa, fruto

de un proceso de coproducción con los operadores para facilitar y armonizar la recolección de datos delictivos y garantizar la fiabilidad del diagnóstico a escala nacional, ya es utilizada por 25 redes de transporte, entre ellas algunas de las más importantes de Francia. A continuación, se presentó la herramienta, en particular para ilustrar algunas evoluciones clave basadas en las estadísticas de seguridad de los transportes públicos. La presentación concluyó con una referencia a los próximos pasos que aún están en desarrollo, incluido el desarrollo de la aplicación para teléfonos inteligentes "App-ISIS".

Presentación 4:

Christine Gonzalez-Demichel

Inspectora General & Jefe del Servicio Estadístico Ministerial de Seguridad Interior (SSMSI), Ministerio del Interior, Francia



Esta presentación ofreció una visión general de la situación en Francia entre 2016 y 2021 a partir de los datos registrados por la policía y la gendarmería nacionales. Estos datos constituyen una fuente de información especialmente rica para el SSMSI, que se encarga de recopilar, analizar y elaborar datos estadísticos útiles para ayudar a las autoridades a obtener una imagen completa y matizada de los fenómenos de seguridad de forma independiente y no politizada. En la presentación se destacaron 5 tipologías de delitos que, en conjunto, representaron el 83% del total de víctimas en el transporte público en 2021, a saber, los robos con violencia, los atracos, los casos de agresión intencionada y agresión con lesiones, la violencia sexual y la violencia contra funcionarios públicos. Las personas de entre 18 y 29 años están sobrerrepresentadas en la categoría de víctimas (33%), aunque puede establecerse una clara distinción según la tipología delictiva. Las mujeres tienen más probabilidades de ser víctimas en el transporte público (56%), mientras que al menos el 88% de los delincuentes del transporte público en Francia eran hombres. Por último, se prestó especial atención al impacto de la crisis mundial del COVID-19 sobre las tendencias registradas, en particular para el año en el que se registró

un fuerte descenso de las infracciones. Aunque estas estadísticas aumentaron en 2021, la tasa de delitos siguió siendo significativamente más baja que antes de la pandemia, en parte debido a la baja frecuentación en estos dos años.

Presentación 5:

Patrice Lovisa

Presidente de la Comisión de Seguridad y Lucha contra el Fraude, UTP



Para concluir la sesión plenaria de apertura, Patrice Lovisa subrayó la importancia de medir y analizar los incidentes de inseguridad, sobre todo porque no se comunican sistemáticamente a la policía. Así, destacó el importante rol que los operadores de transporte pueden desempeñar a este respecto, en particular como intermediario entre la recogida y el análisis de datos y la notificación a las autoridades públicas. De hecho, los operadores de transporte disponen de varias fuentes para recoger y cuantificar los datos que registran los fallos y riesgos de seguridad en su red (información recogida y transmitida por el personal, informes presentados por los clientes, incidentes registrados por medios técnicos), así como otras iniciativas concretas, en colaboración con asociaciones que organizan paseos exploratorios para responder a la sensación de inseguridad en los nudos de transporte. El Sr. Lovisa también destacó la importancia del mecanismo ISIS, mencionado anteriormente, para tener una visión global que pueda ayudar a identificar la necesidad de cambios legislativos o reglamentarios. Para concluir, se presentaron varias iniciativas y acciones puestas en marcha por la UTP para hacer frente a la sensación de inseguridad en su red, como la elaboración de un kit de formación para prevenir y reaccionar contra la intimidación y el acoso sexual, la documentación de tendencias y la difusión de buenas prácticas o la formalización de asociaciones. Estos esfuerzos existentes se completarán con la aplicación de nuevas tecnologías de protección inteligente por vídeo y medios innovadores de prevención del fraude.

SESIÓN PLENARIA: OBSERVACIONES SOBRE EL IMPACTO DE COVID-19

Moderadora:

Chantal Bernier, Codirectora, Grupo Global de Privacidad y Ciberseguridad, Dentons

Relatora:

Emmanuelle Fahey, Analista, CIPC

Ponentes:

Laura Petersen, Asesora principal de investigación sobre la seguridad, División de Seguridad, UIC

Renaud Thillaye, Director de Asuntos Públicos, Eurostar

Carmela Canonico, Responsable de Proyectos de Seguridad y Protección, UITP

Samuel Perreault, Analista principal, Centro Canadiense de Estadísticas de Justicia y Seguridad Comunitaria, Statistics Canada



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- La aplicación de protocolos específicos durante la pandemia (uso de máscaras, distanciamiento físico, etc.) contribuyó a crear un ambiente social más tenso y a aumentar el número de agresiones al personal del transporte público.
- Las percepciones negativas y el número de agresiones por motivos étnicos también aumentaron durante la crisis sanitaria, afectando especialmente a las comunidades coreana y china.
- La pandemia ha provocado pérdidas masivas de ingresos para las empresas de transporte público de todo el mundo y la necesidad de una coordinación centralizada entre los Estados para proteger la fragilidad de los operadores internacionales.
- Por otra parte, las cuestiones de ciberseguridad han tomado mayor importancia en respuesta a la digitalización de las prácticas desde el inicio de la COVID-19.

Presentación 1:

Laura Petersen

Asesora principal de investigación sobre la seguridad,
División de la Seguridad, UIC



La COVID-19 y el panorama de la seguridad ferroviaria

Esta presentación revisó la creación de un grupo de trabajo mundial COVID-19 formado por 71 miembros de la UIC de 6 continentes y 18 organizaciones internacionales. En total, se mantuvieron 25 reuniones para compartir las mejores prácticas en materia de seguridad. Los ferrocarriles en general se convirtieron en un socio muy importante de los gobiernos durante la crisis sanitaria para comunicarse con el público, pero también para garantizar la seguridad de los pasajeros, del personal y de los usuarios en las estaciones. Los operadores internacionales se enfrentaron a varios retos: resistencia del personal a asumir tareas adicionales de control de los pases sanitarios, aumento de las agresiones al personal y problemas de ciberseguridad en respuesta a la digitalización de las prácticas. Los carteristas, el robo de equipaje y otros delitos disminuyeron durante la COVID-19, con un notable regreso de estos delitos después del segundo desconfiamento. A pesar de los retos, la comunicación sobre la crisis y las medidas sanitarias conexas ha, en general, conducido a una intensificación de la seguridad entre los pasajeros.

Presentación 2:

Renaud Thillaye

Director de Asuntos Públicos, Eurostar



Impacto de la Covid-19: la experiencia Eurostar

Eurostar está a la vanguardia de los viajes transfronterizos de alta velocidad, con una red de 11 millones de pasajeros en 2019, que une París, Bruselas, Ámsterdam y Londres. Además, Eurostar es un operador que estuvo especialmente sobreexponido a los efectos de la pandemia, debido a 1) su red 100% internacional y poco diversificada, 2) su clientela predominantemente empresarial, y 3) una

desincronización de las restricciones y normativas entre cada país de acogida. Surgieron varios retos para el operador: una caída del 95% en el número de pasajeros entre marzo de 2020 y junio de 2021, la ausencia de subvenciones gubernamentales mientras durase la pandemia, el aumento de la rotación de personal y la protección al personal de un clima social en deterioro. Las dificultades se vieron agravadas por la necesidad de adaptarse a las normas cambiantes de cada Estado y de comunicarlas claramente a los pasajeros; además de ello, se asignaron al personal responsabilidades adicionales para aplicar estas normas (control de mascarillas, vacunación, etc.). En el futuro, la UE deberá abordar la fragilidad de los operadores internacionales, como lo ha hecho con el sector aéreo, y garantizar una mejor coordinación centralizada de los protocolos.

Presentación 3:

Carmela Canonico

Responsable de Proyectos de Seguridad y Protección, UITP



Impacto de la COVID-19 en el transporte público

La UITP recopiló datos sobre el número de usuarios del transporte público desde el inicio de la pandemia hasta el verano de 2022 (casi dos años y medio) en 50 ciudades, entre ellas Montreal, Taipei y París. Varias diferencias se notaron de una región a otra. En las ciudades europeas, se observó una vuelta de entre el 80% y el 90% del uso normal del transporte público, con variaciones estacionales (por ejemplo, las huelgas provocan descensos). En las ciudades asiáticas y de Extremo Oriente: la tasa de infección se mantiene ligeramente por encima del 50%, debido a la persistencia de los casos de COVID-19, pero se espera una recuperación a corto plazo. En las ciudades americanas (latinas y del norte): Nueva York, Chicago, Montreal se observan recuperaciones lentas (50-60%) a pesar de la ausencia de restricciones. El tejido urbano específico (suburbano) hace que muchos trabajadores de cuello blanco trabajen ahora desde casa, lo que supone un gran reto para mantener el servicio.

La COVID-19 ha supuesto una carga para las finanzas públicas locales y los presupuestos de transporte de todo el mundo, con pérdidas de hasta el 97% en algunas redes, por ejemplo, por el aumento de los incidentes de ciberseguridad y los abusos verbales. Sin embargo, también ha propiciado una mejor comprensión de las necesidades de movilidad y una mejor recopilación de los datos necesarios para una buena toma de decisiones.

Presentación 4:

Samuel Perreault

Analista principal, Centro Canadiense de Estadísticas de Justicia y Seguridad Comunitaria, Statistics Canada



Impacto de la pandemia en la seguridad: adaptación de la recogida de datos a las nuevas preguntas de la investigación

Canadá dispone de una serie de encuestas nacionales administrativas y de hogares para responder a preguntas clave de investigación sobre cuestiones de delincuencia, sistema de justicia penal, victimización e inseguridad. Entre las tendencias observadas, la Encuesta Social General muestra una tendencia al alza de la delincuencia durante la pandemia: 1 de cada 5 delitos violentos se cometen en espacios públicos, y el transporte público representa entre el 1% y el 4% de los delitos en este espacio. La Encuesta sobre la Seguridad en Espacios Públicos y Privados muestra que 1 de cada 3 mujeres, y el 13% de los hombres, han sido víctimas de delitos sexuales, y 1 de cada 10 personas ha identificado el transporte público como lugar de victimización. También han surgido varios retos en relación con la pandemia: aumento de la ansiedad y de los riesgos para la salud mental, incremento del consumo de drogas, reducción de los desplazamientos y de los lugares desiertos, y cambio de los patrones delictivos. Otro hecho importante es la disminución de la sensación de seguridad de las comunidades minoritarias y el aumento de las agresiones basadas en el origen étnico: el 30% de los encuestados de origen chino indicaron que se sentían inseguros cuando viajaban por el espacio público.



TALLER 1: EL SENTIMIENTO DE INSEGURIDAD

Moderadora:

Michelle Côté, Directora de investigación, Centro Internacional para la Prevención de la Criminalidad (CIPC)

Relator:

Hans Crab, Coordinador de Proyectos y Desarrollo, Safe.brussels

Ponentes:

Angie Palacios, Experta en género y movilidad urbana, Banco de desarrollo de América Latina (CAF)

Jocelyn Latulippe, Director de Seguridad y Control, Société de transport de Montréal (STM)

Sylvie Scherer, Directora de la Misión de Prevención y Seguridad, Institut Paris Région

Presentación conjunta de:

Pierre Versmissen Head of Brussels Intercommunal Transport Company (STIB-MIVB) section, Bruxelles Mobilité

Olivia Goffin, Encargada de Proyectos de Políticas de Prevención y Seguridad, Safe.brussels



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- Las mujeres son más propensas a sentirse inseguras que los hombres, al igual que la gente mayor de 45 años, que también está más preocupada por la seguridad que la gente menor de 35 años.
- Las mujeres adaptan su comportamiento en respuesta a la percepción de falta de seguridad en el transporte público (evitan el transporte, cambian las rutas o los horarios de viaje, se mantienen vigilantes o eligen viajar acompañadas), con importantes implicaciones para su derecho a la ciudad y a las oportunidades económicas y sociales que ofrece la ciudad.
- Si bien los factores relacionados con el individuo que viaja (género, victimización pasada, salud personal, etc.) no pueden ser modificados por los operadores, deben tenerse en cuenta en las políticas e iniciativas desplegadas (el entorno construido, la iluminación, el apoyo disponible, así como otros factores microsociales).

Presentación 1:

Angie Palacios

Experta en género y movilidad urbana,
Banco de desarrollo de América Latina (CAF)



El Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) realizó el estudio "She moves safely", un estudio sobre la percepción de seguridad en el transporte público en 3 ciudades de América Latina. El tema de este estudio es particularmente relevante en una región con altos niveles de violencia de género y altos índices de criminalidad, los cuales tienen un impacto significativo en la percepción de seguridad de las mujeres. El estudio extrae lecciones de 3 ciudades, representativas del contexto social más amplio de América Latina, una región con muchas ciudades intermedias y grandes, urbanizadas a 95% y con una alta densidad de población. El estudio muestra cómo las mujeres adaptan su comportamiento de varias maneras en respuesta a la percepción de falta de seguridad en el transporte público, con importantes implicaciones para los derechos de las mujeres a la ciudad y las oportunidades económicas y sociales que ofrece. Este es particularmente el caso en América Latina, donde las mujeres tienden a ser más pobres y más dependientes del transporte público. Las principales conclusiones son que 1) el estudio de las percepciones de inseguridad es una cuestión compleja, ya que los datos sobre la incidencia del acoso no ofrecen una imagen completa debido a la falta de denuncias, y 2) la inversión en infraestructuras urbanas, aunque esencial, no es suficiente. Es necesario hacer más hincapié en la planificación urbana y la prestación de servicios de transporte público, incluyendo la accesibilidad. Esto sólo puede lograrse mediante una política basada en datos que tenga en cuenta las pautas objetivas de movilidad diaria de los usuarios del transporte público.

Presentación 2:

Jocelyn Latulippe

Director de Seguridad y Control,
Société de transport de Montréal (STM)



La presentación de Jocelyn Latulippe se centró en las diversas acciones llevadas a cabo por la Société de transport de Montréal (STM) para hacer frente al sentimiento de inseguridad, considerada un obstáculo importante para el atractivo del transporte público. En la STM existen varias iniciativas para promover una convivencia sana y la búsqueda constante de optimización del sentimiento de seguridad. Estas medidas pretenden promover un entorno tranquilizador y la tranquilidad de clientes y empleados, identificando y reduciendo las fuentes de inseguridad. En el centro de este enfoque se encuentra el modelo de Evaluación de Riesgos Personales (ERP) adoptado por la STM, que se centra en la evaluación de riesgos individuales. Este modelo se utiliza para tratar de cubrir todos los ángulos de este complejo sentimiento y estructurar los esfuerzos para responder a él en un enfoque global, empezando por la categorización de las medidas y especialmente por las asociaciones entre los principales contribuyentes. El modelo parte de la base de que los factores relacionados con el individuo (género, victimización pasada, salud personal, etc.) no pueden modificarse, sino que las políticas e iniciativas deben centrarse más bien en el entorno construido, el apoyo disponible y otros factores microsociales. Se expusieron varios ejemplos de mejora de la percepción de la seguridad de acuerdo con esta estrategia, por ejemplo, el seguimiento de las denuncias, el control de los billetes, los proyectos Teléfono Azul y Entre Paradas, y la aplicación de un enfoque basado en PCAM. La presentación se ilustró con una visión general de la nueva estrategia de invierno del STM (octubre de 2022 - abril de 2023).

Presentación 3:

Sylvie Scherer

Directora de la Misión de Prevención y Seguridad,
Institut Paris Région



Sylvie Scherer presentó la encuesta “ Sensación de inseguridad en el transporte de Île-de-France”, un estudio bienal desarrollado para comprender mejor los sentimientos de inseguridad personal en el transporte público de la región de Île-de-France. El cuestionario fue cumplimentado en su totalidad por 50.222 usuarios clave, con una tasa de respuesta del 9,7%. Obtenidos a partir de una muestra no probabilística, los resultados ofrecen una visión precisa del sentimiento personal de inseguridad de las personas más afectadas. La encuesta permite comprender mejor los perfiles de las personas sensibles a la inseguridad o preocupadas por la seguridad: las mujeres parecen más propensas a la inseguridad que los hombres, y los mayores de 45 años están más preocupados por la seguridad que los menores de 35 años. Muestra las categorías de usuarios y su relación con la inseguridad en los transportes de Île-de-France (miedo a ser asaltado o robado, a haber sido asaltado o robado, a sentirse capaz de hacer frente a la situación, a sentirse expuesto según sus propias características). Al examinar detalladamente la última experiencia de miedo de los encuestados, la encuesta propone una monografía de los espacios juzgados como provocadores de ansiedad (naturaleza del espacio, temporalidad, causa, intensidad). Los resultados permiten construir indicadores operativos en favor de acciones eficaces sobre la tranquilidad de la movilidad cotidiana. En esta fase, esta encuesta es un barómetro del sentimiento de inseguridad en las redes de Île-de-France, y su renovación a intervalos regulares podría proporcionar indicadores consolidados para actuar contra las aprensiones a la movilidad colectiva.

Presentación 4:

Olivia Goffin y Pierre Versmissen

Encargada de Proyectos de Políticas de Prevención
y Seguridad, Safe.brussel



Head of Brussels Intercommunal Transport Company (STIB-MIVB) section, Bruxelles
Mobilité

Safe.brussels y Bruxelles Mobilité son dos socios clave del servicio público de la Región de Bruselas-Capital que cooperan estrechamente para garantizar una movilidad segura en la capital belga. Durante este taller, presentaron varias acciones destinadas a aumentar la sensación de seguridad en el transporte público, en las estaciones y en las paradas de la región de Bruselas. La Sra. Goffin presentó la campaña europea de sensibilización contra los carteristas “Stop Pickpockets”, llevada a cabo en Bélgica en colaboración con la Policía Ferroviaria Belga (CPS). Esta campaña se centró en las diferentes prácticas más frecuentes de los carteristas en los principales centros de transporte público de la región de Bruselas, y su objetivo era concienciar sobre cómo los clientes pueden protegerse mejor a sí mismos y sus bienes adoptando sencillas medidas de precaución. Safe.brussels también ilustró su colaboración con la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB), con el fin de reforzar la seguridad y el sentimiento de seguridad en las redes de transporte público, y compartió su experiencia en relación con el proyecto en curso “Security by Design - guía de buenas prácticas para prevenir y actuar contra el acoso sexual y sexista en los espacios públicos de Bruselas”. Bruxelles Mobilité, por su parte, presentó 2 estudios de casos sobre el equipamiento utilizado en las estaciones de metro de Bruselas (Bourse y De Brouckère) (iluminación, obras de arte, cámaras de vigilancia, ascensores, etc.) para reforzar el sentimiento de seguridad de los pasajeros.

TALLER 2: EL ACOSO EN EL TRANSPORTE

Moderadora:

Ann Champoux, Directora General, Centro internacional para prevención de la criminalidad (CIPC)

Relator:

Fabrice Fussy, Asistente del Jefe de la Oficina de Seguridad del Transporte Público y Ferroviario, Dirección General de Infraestructuras, Transporte y Movilidad (Francia)

Ponentes:

Anastasia Loukaitou-Sideris, Profesora distinguida de Planificación Urbana y decana asociada de la Escuela de Asuntos Públicos Luskin de la UCLA

Nicola Brady, Responsable principal de Política Operativa, Perspectiva y Análisis Cumplimiento, Vigilancia, Operaciones y Seguridad, Transport for London

Sandrine Charnoz, Responsable del proyecto del Plan de lucha contra el acoso sexual en el transporte, RATP

Fabien Gaurat, Director Adjunto de Seguridad y Prevención del Fraude, Keolis Lyon



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- El acoso sexual es un fenómeno generalizado en todo el mundo, pero cómo, dónde, cuándo y en qué medida se produce depende a menudo de los contextos socioespaciales particulares.
- El acoso sexual sigue estando muy poco denunciado: las víctimas prefieren no denunciarlo a las autoridades y la mayoría de los testigos no intervienen.
- Muchos operadores de transporte trabajan activamente para desarrollar una cultura en la que no se tolere la violencia contra las mujeres ni el acoso sexual.
- Las medidas complementarias son esenciales en la lucha contra la violencia sexual y de género en el transporte, desde el refuerzo de la presencia humana del personal de seguridad, hasta la sensibilización de los usuarios, pasando por la formación del personal y el apoyo a la presentación de denuncias.

Presentación 1:

Anastasia Loukaitou-Sideris

Profesora distinguida de Planificación Urbana y decano asociado de la Escuela de Asuntos Públicos Luskin de la UCLA



Anastasia Loukaitou-Sideris presentó los resultados de un estudio comparativo mundial que realizó entre 12.000 estudiantes de 18 ciudades de seis continentes para recoger sus experiencias de acoso en el transporte público: acoso sexual verbal, físico y sin palabras y sin contacto físico. El estudio constató que el acoso sexual es un fenómeno presente en todas las ciudades estudiadas sin excepción, pero que cómo, dónde, cuándo y en qué medida se produce depende a menudo de los contextos socioespaciales particulares. Las características individuales de los estudiantes (género, procedencia, orientación sexual, frecuencia de uso del transporte público) también influyen en el riesgo de acoso, aunque el género es sin duda el factor más significativo. Además, el estudio reveló que el acoso sexual no se denuncia - la mayoría de los estudiantes prefieren no denunciarlo a las autoridades - y que, en la mayoría de los casos de acoso, los testigos no intervienen. Lo más frecuente es que los estudiantes adopten comportamientos específicos de movilidad que van desde la vigilancia a la evitación o incluso la renuncia. Por ejemplo, algunos estudiantes sólo utilizan el transporte público a horas precisas, en lugares específicos o si van acompañados. Informaron de que ajustaban su vestimenta cuando utilizaban el transporte público, podían llevar un arma o colocarse estratégicamente en determinados vehículos de transporte para minimizar el riesgo de acoso sexual.

Presentación 2:

Nicola Brady

Responsable principal de Política Operativa, Perspectiva y Análisis Cumplimiento, Vigilancia, Operaciones y Seguridad, Transport for London (TfL)



Una encuesta de YouGov de 2020 reveló que el 55% de las mujeres y el 21% de los hombres habían sufrido acoso o agresiones en el transporte público de Londres. Como operador de transportes, TfL ha hecho de la prevención de la violencia contra las mujeres un elemento clave de su política de seguridad, con el objetivo de que sus espacios sean seguros para las pasajeras y el personal. TfL colabora estrechamente con la policía y las partes interesadas tanto para llevar a los agresores ante la justicia como para promover la Carta de Seguridad de las Mujeres en la Noche de la Ciudad de Londres. En octubre de 2021, TfL lanzó una importante campaña de comunicación titulada "Tolerancia cero con el acoso sexual", enviando un mensaje contundente a los agresores. Como organización responsable tanto de la red de transporte de Londres como de la vía pública, TfL ha estado trabajando en toda la cadena de viajes de las mujeres para abordar el acoso callejero, que también es una barrera para los viajes activos (a pie, en bicicleta). El planteamiento de TfL es a la vez polifacético y ambicioso, ya que abarca todos los ámbitos susceptibles de incidir en el fenómeno, ya sean políticos, normativos, de configuración arquitectónica y espacial, tecnológicos, de análisis de datos, de comunicación o de formación.

Presentación 3:

Sandrine Charnoz

Responsable del proyecto del Plan de lucha contra el acoso sexual en el transporte, RATP



La lucha contra el acoso sigue siendo una prioridad para la RATP, principal operador de la red de transporte de París y su periferia. En 2020, se puso en marcha un plan de acción específico con un triple objetivo: prevenir las situaciones de acoso, gestionar las alertas y mejorar la atención a las víctimas. Este plan se basa en tres pilares principales: 1) una presencia humana formada, compuesta por 5.500 agentes y 1.000 agentes de seguridad; 2) un número de alerta conjunto con la SNCF (3117) y acciones para combatir la sensación de inseguridad (paseos exploratorios, etc.); 3) una formación específica, dedicada a los agentes sobre el terreno, para mejorar la prevención de estos ataques y la atención a las víctimas. En 2021, se ha puesto en marcha un proceso específico de atención a las víctimas para ayudarlas a presentar una denuncia. Además, con el fin de garantizar un seguimiento exhaustivo, la RATP también ha establecido un procedimiento para ponerse en contacto con las víctimas atendidas con el fin de comprobar cómo se encuentran, asegurarse de que se ha presentado una denuncia o recordarles su utilidad en caso necesario y, por último, facilitarles los números de las asociaciones colaboradoras para recibir apoyo psicológico y jurídico. Además, la RATP despliega paseos exploratorios y también promueve el programa Stand UP, que invita a los usuarios a formarse en el método 5D para poder actuar sin ponerse en peligro cuando sean testigos de agresiones o acoso.

Presentación 4:

Fabien Gaurat

Director Adjunto de Seguridad y Prevención del Fraude, Keolis Lyon



El Grupo Keolis participa activamente desde hace muchos años en un proceso de prevención de los delitos sexistas y sexuales. Apoya a sus distintas filiales mediante la coproducción de sistemas o la participación en acciones en todos los territorios. Esta acción se basa en cinco ejes principales: 1) una colaboración con todos los actores (servicios gubernamentales, autoridades organizadoras de la movilidad, asociaciones, etc.); 2) una formación para todo el personal y e-learning para todas las filiales, con una duración de la formación adaptada a la función del personal; 3) medidas preventivas específicas, como paseos exploratorios o descensos a demanda; 4) campañas de comunicación y sensibilización destinadas a animar a los testigos a actuar, informar a las víctimas o testigos de las medidas de seguridad existentes y dirigir a las víctimas en caso de atentado a la policía y a las asociaciones de ayuda a las víctimas; y 5) mecanismos de denuncia para los testigos y las víctimas en caso de atentado con el fin de apoyarles en sus esfuerzos y mejorar el diagnóstico para luchar mejor contra el fenómeno.

TALLER 3: PREPARACIÓN Y GESTIÓN DE CRISIS CONTRA LA AMENAZA TERRORISTA

Moderadora:

Chantal Bernier, Copresidente del Grupo Global de Privacidad y Ciberseguridad, Dentons

Relator:

Grigore Havarneanu, Asesor principal de investigación, Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC)

Ponentes:

Brian Michael Jenkins (discurso pregrabado), Director, Centro Nacional de Seguridad en el Transporte del Instituto Mineta

Daniel Villegas, Fundador y Director General, LISA Institute

Delphine Beatse, Experta en política de seguridad, National Railway Company of Belgium (SNCB)

Carmela Canonico, Responsable de Proyectos de Seguridad y Protección, UITP



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- Estudios mundiales demuestran que la violencia es cada vez más aleatoria en el transporte público, lo que aumenta la sensación de inseguridad en los espacios públicos y en los entornos de transporte, y provoca un descenso del número de usuarios.
- En Europa, aproximadamente 3 de cada 4 atentados terroristas contra el transporte público tienen lugar en trenes y metros. La mayoría de los atentados se llevan a cabo con explosivos y suelen tener como objetivo los trenes.
- Las medidas adoptadas para hacer frente a los ataques deben ser complementarias entre sí.
- La colaboración entre los sectores público y privado, entre la policía y las fuerzas de seguridad y los operadores de transporte es fundamental.
- La financiación o la jerarquía burocrática pueden suponer un gran reto y contribuir a ralentizar considerablemente el proceso de toma de decisiones.

Presentación 1:

Brian Michael Jenkins

Director, Centro Nacional de Seguridad en el Transporte del Instituto Mineta (MTI) - (discurso pregrabado)



Una amenaza en evolución que exige replantearse las estrategias de seguridad

En este primer taller se presentaron los resultados de un estudio reciente realizado por el Mineta Transportation Institute. A partir de una revisión de la base de datos del MTI, que abarca más de 6.000 atentados contra autobuses, trenes de pasajeros y transbordadores en todo el mundo, el estudio identifica una serie de tendencias para el periodo comprendido entre 2004 y 2021. Una de las principales conclusiones es que las amenazas terroristas no han desaparecido, sino que han evolucionado de los atentados a gran escala (atentados suicidas, atentados NRBO, robos organizados, etc.) a los atentados de bajo nivel, menos organizados y con armas primitivas. En la mayoría de los casos, estos atentados de nueva generación son perpetrados por individuos aislados, personas con problemas de salud mental o, en muchos casos, atacantes desconocidos. La violencia es ahora cada vez más aleatoria, lo que amplifica la sensación de inseguridad en los espacios públicos y en los medios de transporte. En resumen, en la última década hemos asistido a agresiones más espontáneas, menos previsibles y, por tanto, más difíciles de detectar con antelación. Si ahora se requiere una intervención rápida para prevenir o mitigar las pérdidas, ello implica una mayor presencia de seguridad.

Presentación 2:

Daniel Villegas

Fundador y Director General, LISA Institute



Terrorismo en el transporte ferroviario: análisis, modus operandi, prevención y gestión

Entre 2004 y 2020 se produjo un notable aumento de los atentados ferroviarios y terrestres, el 72% de los cuales tuvieron lugar en trenes y metros. El análisis de impacto/probabilidad puso de manifiesto que la mayoría de los atentados se perpetraron con explosivos y generalmente tuvieron como objetivo los trenes, túneles y andenes; sin embargo, es probable que se produzcan atentados con camiones/furgonetas en las entradas y vestíbulos de las estaciones; ataques con arma blanca en los trenes y en los andenes. Así pues, mientras que el sector ferroviario debe "prevenir, proteger, perseguir y responder", el modelo de seguridad vigente en los aeropuertos no siempre es trasladable a su entorno. En este contexto, el Plan de Resiliencia ante la Amenaza Terrorista (PRAT), que consta de nueve medidas y estrategias básicas de seguridad, ofrece ideas sobre cómo mejorar la disuasión, la prevención, la respuesta y la recuperación. Entre ellas destacan la importancia de las medidas urbanísticas para impedir el acceso de vehículos potencialmente peligrosos, el rediseño de las infraestructuras con materiales resistentes, la presencia de un centro coordinado de seguridad y protección civil y los protocolos específicos desarrollados para cada tipo de incidente.

Presentación 3:

Delphine Beatse

Experta en política de seguridad, SNCB



Proteger las infraestructuras críticas de la SNCB

La presentación puso de relieve la importancia de integrar la cuestión del terrorismo en un enfoque global de la seguridad en la SNCB. Esto se inscribe en el marco más amplio de las Infraestructuras Críticas Nacionales (ICN) definidas por la ley federal belga, que incluyen los puntos nodales vitales del sector ferroviario. Existen varios criterios para la selección de una ICN, y actualmente se está llevando a cabo un proceso de evaluación de una lista de emplazamientos que continuará hasta 2027. El Plan de Seguridad del Operador (OSP) se basa en el marco de la OPEM (medidas organizativas, físicas y electrónicas) e incluye: 1) estrategia, planificación y definición de los destinatarios; 2) evaluación de riesgos y vulnerabilidades; 3) diseño; y 4) aplicación y revisión (inspecciones y ejercicios gubernamentales que son una obligación legal por Real Decreto). Se destacaron varios retos relacionados con la aplicación de estas OSP, como la lentitud de la puesta en marcha y las actualizaciones recurrentes, los cambios de presupuesto y prioridad, y la importancia de centrarse en las ocupaciones principales de los centros.

Presentación 4:

Carmela Canonico

Responsable de Proyectos de Seguridad y Protección, UITP



Lucha antiterrorista en el transporte público

La lucha antiterrorista en el transporte público es una responsabilidad colectiva. La cooperación con las autoridades y el aprendizaje de las mejores prácticas son elementos clave. El Foro Antiterrorista de la UITP facilita la transferencia de mejores prácticas (por ejemplo, planes de seguridad) y la cooperación de los operadores de transporte público con las fuerzas del orden. Se han desarrollado varias iniciativas en este sentido. El proyecto Safebus, financiado por la UE, pretende reforzar las actividades de sensibilización mediante la cooperación entre los operadores de transporte público y las autoridades nacionales de seguridad y desarrollar la formación de conductores y gestores de autobuses.

El proyecto PREVENT PCP, también financiado por la UE, pretende mejorar la seguridad en el transporte público mediante la adquisición innovadora de soluciones tecnológicas que mejoren el conocimiento de la situación de seguridad. El proyecto ha creado un grupo de observación de usuarios al que se invita a sumarse a interesados externos. En conclusión, los operadores de transporte público no son los únicos responsables de su seguridad. Deben colaborar con otros operadores y con las autoridades nacionales de seguridad para preparar sus planes de seguridad y mejorar la capacidad de recuperación basándose en las buenas prácticas y en las lecciones aprendidas.

TALLER 4: ABUSO VERBAL Y AGRESIÓN CONTRA EL PERSONAL

Moderadora:

Michelle Côté, Directora de investigación, CIPC

Relatora:

Daria Kardel, Asesora Superior de Seguridad, Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC)

Ponentes:

Charlotte DiBartolomeo (discurso pregrabado), Directora General y Fundadora, Red Kite Project

Jocelyn Latulippe, Director de Seguridad y Control, Société de transport de Montréal (STM)

Valérie Boismartel, Directora de Seguridad, Société nationale des chemins de fer français (SNCF)

Presentación conjunta:

Patricia Mottet, Jefa del departamento de seguridad del transporte, Aix-Marseille-Provence Métropole (AMP)

Isabelle Carles, Directora de Proyectos en la Federación Nacional Francesa de Transporte de Pasajeros (FNTV)



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- El aumento de las agresiones físicas durante la pandemia ha contribuido a incrementar los traumas psicológicos del personal del transporte público.
- El personal del transporte público debe recibir formación en técnicas de intervención en crisis para mantenerse seguro y evitar el agotamiento físico. Estas técnicas pueden ayudar a reducir el absentismo, mejorar la calidad de vida y reducir la rotación de personal.
- Existen varias medidas de prevención de conflictos: formación de los empleados en vigilancia e identificación de zonas de alto riesgo, así como en mediación y desescalada de conflictos.
- La formación eficaz del personal también puede incluir la formación del personal de intervención en caso de agresión y la asistencia a las víctimas después de una agresión.
- Los programas de comunicación en las escuelas que incorporan las cuestiones legales de la agresión verbal pueden ser una medida preventiva eficaz, especialmente para el transporte escolar e interurbano.

Presentación 1:

Charlotte DiBartolomeo

Directora General y Fundadora, Red Kite Project
(discurso pregrabado)



Un enfoque sistémico para desactivar la violencia

La violencia requiere una respuesta compleja y sistémica, y para poder afrontarla es necesario comprender que el trauma desempeña un rol importante en el proceso de escalada de un conflicto. El Proyecto Red Kite es una iniciativa de fomento de la resiliencia que pretende ayudar a los empleados a hacer frente al agotamiento y al trauma debidos a la naturaleza estresante de su trabajo. En Filadelfia, los servicios de transporte están asegurados por la Autoridad de Transporte del Sureste de Pensilvania (SEPTA). Sus empleados pueden estar expuestos a conflictos o crisis, sufriendo traumas psicológicos. La respuesta coordinada de SEPTA incluyó la creación de un programa SCOPE basado en cinco áreas de intervención: seguridad de empleados y pasajeros; mantenimiento de la red para mejorar la calidad de vida; apropiación del problema por parte de todos los departamentos de empleados; asociación para aprovechar los recursos existentes; y compromiso de las personas vulnerables con los recursos. También se han previsto otras acciones específicas, como denunciar la aplicación, reforzar la vigilancia, desplegar especialistas en trenes y estaciones y equiparlos con teléfonos móviles para facilitar la comunicación. Además, la formación de los empleados de SEPTA en el proyecto Red Kite tiene efectos medibles y tangibles, como la reducción del número de denuncias, del absentismo y de la rotación de personal.

Presentación 2:

Jocelyn Latulippe

Director de Seguridad y Control,
Société de transport de Montréal (STM)



Análisis de la delincuencia y buenas prácticas en materia de seguridad en la movilidad

El creciente número de agresiones durante la pandemia, combinado con un descenso del respeto de los pasajeros, provocó un aumento de los traumas psicológicos entre los empleados y una mayor sensación de inseguridad. La STM se enfrentó al reto de equilibrar el valor del servicio al cliente con la seguridad de los empleados. En respuesta, la empresa diseñó y aplicó estrategias de prevención antes, durante y después del ataque. Las acciones preventivas incluyen la recopilación de información de los empleados, la identificación de las zonas de alto riesgo y la formación de los empleados para que estén atentos y sean capaces de desescalar los conflictos. Cuando se produce un incidente, los empleados reciben apoyo especializado basado en un plan de asistencia al empleado, que incluye apoyo cuando se reincorporan al trabajo. El programa Securibus se creó para abordar el problema de las agresiones al personal y recoger medidas preventivas. Con tal fin, se llevan estadísticas, a partir de las cuales se investigan las razones por las que se producen comportamientos agresivos; se implantan soluciones tecnológicas; se realizan campañas de comunicación; se reconocen las necesidades de los conductores agredidos y se refuerza la complementariedad de todas las partes interesadas.

Presentación 3:

Valérie Boismartel

Directora de Seguridad, SNCF



Abusos verbales y agresiones a pasajeros de la SNCF

La SNCF Voyageurs emplea a unos 17.000 trabajadores que participan diariamente en el servicio a los pasajeros. A pesar de la legislación vigente para proteger a los trabajadores del transporte público, que incluye multas o penas de prisión, cada día se producen una media de dos casos de agresión a miembros del personal. Agredir al personal no es sólo una amenaza directa para los empleados, sino también un coste y una pérdida significativos para la organización debido a la interrupción del tráfico. La estrategia de la SNCF para hacer frente a las agresiones al personal se basa en tres pilares: la prevención, el apoyo a las víctimas y la utilización de las enseñanzas extraídas de los incidentes para comprender mejor la naturaleza y el contexto del problema. La prevención pasa por la formación (incluida la de los directivos) sobre las líneas de actuación correctas, una aplicación de alarma para la notificación precoz y el uso de cámaras corporales. El segundo pilar, el apoyo a las víctimas, abarca desde la asistencia para presentar una denuncia hasta la creación de un punto de contacto en el que los empleados puedan obtener ayuda, pasando por el apoyo al directivo para reincorporarse al trabajo. Aprender de los incidentes es el tercer pilar de este enfoque global. Tras un incidente, la información debe recopilarse lo antes posible, y fue introducido el procedimiento D+1. Este procedimiento consiste en recopilar información, analizar en profundidad las causas y consecuencias y aplicar medidas correctoras y preventivas.

Presentación 4:

Patricia Mottet et Isabelle Carles

Jefa del departamento de seguridad del transporte, Aix-Marseille-Provence Métropole
Directora de Proyectos en la Federación Nacional Francesa de Transporte de Pasajeros (FNTV)



Le réseau de transport interurbain de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Para garantizar la seguridad del personal de la red de transporte interurbano de la metrópolis de Aix-Marsella-Provenza, una estrecha colaboración de las asociaciones con las autoridades es necesaria. Para contrarrestar las agresiones, se llevan a cabo sesiones de debate e información y formación, así como capacitaciones con la gendarmería y la policía nacional. La mayoría de las agresiones al personal de esta región son verbales. Cualquier agresión violenta se comunica inmediatamente a la policía. Los empleados, y en particular el personal directivo, reciben formación para aclarar el marco legal, incluida la prevención del fraude. Se presta mucha atención al transporte escolar, a los programas de apoyo y a las herramientas de comunicación en este ámbito. El sistema de prevención escolar pretende prevenir las agresiones verbales y explicar qué sanciones pueden imponerse por comportamientos agresivos hacia los trabajadores del transporte público. El proyecto tiene un impacto positivo; los pasajeros se sienten más seguros y, a largo plazo, las empresas retienen a sus conductores.

TALLER 5: EL FRAUDE EN LOS BILLETES DE TRANSPORTE

Moderadora:

Chantal Bernier, Copresidente del Grupo Global de Privacidad y Ciberseguridad, Dentons

Relatora:

Carmela Canonico, Responsable de Proyectos de Seguridad y Protección, UITP

Ponentes:

Xavier Arrufat, Director general de Awaait Artificial Intelligence

Presentación conjunta:

Dennis Van der broeck, Coordinador de Datos Empresariales, Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB-MIVB)

Mourad Doudi, Director de actividades operativas de seguridad de la red y control de billetes (STIB-MIVB)

Presentación conjunta:

Patrice Lovisa, Director del Departamento de Autobuses y Tranvías de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), UTP

François Berton, Director de Proyectos de Seguridad y Prevención del Fraude, Transdev



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- El fraude repercute en la seguridad, ya que puede dar lugar a comportamientos inseguros y contribuir a una sensación de inseguridad en los locales.
- 85% de los defraudadores son defraudadores oportunistas: no buscan activamente defraudar, sino que se ven abocados a hacerlo por circunstancias imprevistas como la dificultad de comprar el billete, la ausencia de controles, la posibilidad de saltarse las barreras.
- Para frenar el aumento del fraude son necesarias medidas coherentes para mitigar el potencial de fraude.
- Las medidas antifraude pueden incluir la cooperación con la policía, la interacción con las redes sociales, investigaciones telefónicas, comprobaciones de billetes con inspectores y tecnologías de inteligencia artificial como las cámaras CTV.
- El uso de algoritmos para comprobar los billetes puede ayudar a garantizar la equidad en la probabilidad de ser controlado.

Presentación 1:**Xavier Arrufat**

Director general de Awaait Artificial Intelligence



La evasión tarifaria afecta a tres cuestiones principales: la prevención de la reincidencia, la medición del fraude y el próximo avance de la inteligencia artificial en el transporte público. En cuanto a la reincidencia, es importante señalar que el 85% de los defraudadores de tarifas son defraudadores oportunistas: no buscan activamente cometer evasión de tarifas, pero debido a circunstancias imprevistas como la dificultad de comprar un billete, la ausencia de controles o la posibilidad de saltarse las barreras, se ven abocados a hacerlo. Por lo tanto, si no se establecen medidas para mitigar las posibilidades de fraude oportunista, la evasión está abocada a aumentar. En cuanto a la medición del fraude, pueden utilizarse varias herramientas para cuantificar mejor este fenómeno, como las encuestas telefónicas, las consultas a la red, la inspección de billetes con inspectores o el recuento diferencial. Sin embargo, estos tres métodos consumen muchos recursos, suelen estar sesgados y ofrecen una visión parcial del sistema de fraude. Otra cuestión central es el próximo avance de la inteligencia artificial, que permitirá medir y prevenir el fraude mediante el aprendizaje automático, un análisis coherente y autónomo de las infracciones cometidas. Sin embargo, esta tecnología plantea retos en términos de protección de la privacidad, que debe gestionarse mediante una transmisión de datos segura y encriptada, así como ajustando los datos recopilados y la resolución utilizada.

Presentación 2:**Dennis Van der broeck et Mourad Douidi**

Coordinador de Datos Empresariales (STIB-MIVB)



Director de actividades operativas de seguridad de la red y control de billetes (STIB-MIVB)

La STIB-MIVB es una empresa totalmente pública con 10.000 empleados. Cuenta con el apoyo de la policía local para la red de autobuses y de la policía ferroviaria para la red de metro. Su departamento de seguridad emplea a 700 personas para controlar los billetes, multar o denegar el acceso a quienes no tengan un billete válido. Cuatro veces al año, el departamento organiza grandes despliegues de controles simultáneos de billetes por toda la ciudad. La STIB-MIVB ha establecido un sistema de fórmulas y algoritmos para definir la frecuencia de control de cada línea de transporte dentro de unos parámetros dados. Este algoritmo debe garantizar que todas las personas que utilicen el transporte público, independientemente de su itinerario, medio de transporte, salida o llegada, tengan las mismas posibilidades de ser controladas por un inspector. También se han puesto a disposición de los inspectores varios dispositivos para realizar su trabajo, como el control de la tarjeta MOBIB o el pago inmediato mediante tarjeta bancaria. La STIB-MIVB considera esencial la cooperación con la policía, la interacción con sus clientes a través de sus redes sociales y su sitio web, y el uso de la aplicación ACTICO, que ofrece representaciones gráficas del fraude basadas en los datos que los inspectores introducen de forma independiente tras los controles.

Presentación 3:

Patrice Lovisa et François Berton

Director del Departamento de Autobuses y Tranvías (RATP)



Director de Proyectos de Seguridad y Prevención del Fraude, Transdev

El fraude en los billetes puede adoptar diferentes formas: el billete correcto que no ha sido validado, la ausencia de billete, el billete equivocado para el trayecto, etc. También hay varias razones para el fraude de billetes:

Fraude involuntario: la persona no sabe que no tiene un billete válido para el viaje.

Fraude oportunista: la persona ha visto una oportunidad para defraudar sin apenas consecuencias.

Fraude político: la persona se posiciona en contra de pagar el billete. etc.

El fraude repercute en la seguridad, ya que las personas que cometen fraude pueden tener comportamientos peligrosos (saltar la barrera, huir del inspector, etc.) y contribuir a la sensación de inseguridad en las instalaciones. Los inspectores deben recibir una formación adecuada para evitar acciones inapropiadas que puedan dar lugar a antecedentes penales por su parte. Deben manejar las interacciones de una manera que sea sensible a su papel y a la situación, siendo al mismo tiempo conscientes de las cuestiones sociales y teniendo en cuenta la posible discriminación contra las minorías. Los inspectores no pueden pedir identificación, por lo que a veces es difícil verificar la dirección de residencia facilitada y poner multas. En París, el fraude supera el porcentaje canónico del 10%. Para atajarlo, la RATP ha puesto en marcha las siguientes soluciones: adaptar las tarifas, facilitar la compra de billetes, invertir en comunicación con señalización clara y campañas de validación de billetes.



TALLER 6: GESTIÓN DE CRISIS, HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS DE PREVENCIÓN

Moderadora:

Michelle Côté, Directora de investigación, CIPC

Relator:

Sylvère Raynaud, Jefe de Ingeniería de Seguridad, Ministerio de Transición Ecológica y Cohesión Territorial (Francia)

Ponentes:

Marie-Hélène Bonneau, Jefa de la División de Seguridad (UIC)

Ricardo Ortega, Director de la Unidad de Seguridad y Protección Civil, Ferrocarril Metropolità de Barcelona (TMB)

Christian Meyer, Interventor General y Director Adjunto de la Policía Regional de Transportes del Ministerio del Interior en Francia

Paul Vosgiens, Referente Nacional Cinófilo, Departamento de Seguridad Ferroviaria, SNCF voyageurs



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- El uso adecuado de la tecnología, centrado en el servicio al cliente, es esencial para prestar servicios y alertas, ayudar a las víctimas de delitos y mejorar considerablemente la resolución de los casos más graves.
- Las unidades caninas facilitan enormemente la manipulación de paquetes abandonados y, al mismo tiempo, ofrecen una alternativa al uso de armas letales. Van mucho más allá de lo que podrían ofrecer las soluciones tecnológicas actuales para tratar objetos abandonados que, de otro modo, causarían graves trastornos al tráfico.
- Las consideraciones sociales y éticas y los impactos ecológicos deben tomarse en serio. Las herramientas elegidas siguen dependiendo de la información y la formación que necesariamente deben acompañarlas.
- El elemento humano sigue estando en el centro del sistema, y los centros de control y mando son esenciales. Garantizan una coordinación consciente de los límites de competencia y preocupada por respetar los protocolos.
- La convergencia de las directivas de la UE sobre la seguridad física y la cibernética es deseable, así como la promoción de las mejores prácticas en materia de comunicación ética de crisis y gestión de datos.

Presentación 1:

Marie-Hélène Bonneau

Jefa de la División de Seguridad, UIC



La resistencia a los ataques ciberfísicos en los sistemas ferroviarios y metropolitanos

Marie-Hélène Bonneau ha optado por presentar el proyecto SAFETY4RAILS, objeto de una financiación europea de 9,5 millones de euros en el marco de Horizonte 20 20. La originalidad de este proyecto reside en la búsqueda de un conjunto de soluciones destinadas a aumentar la resiliencia tanto a nivel cibernético como físico. Con respecto a esto, la solución estudiada se basa principalmente en la recogida de numerosos tipos de datos que son analizados por la inteligencia artificial para proporcionar servicios y alertas que, de otro modo, movilizarían competencias muy diferentes en servicios separados. Se han adaptado 19 herramientas existentes y se han integrado en una plataforma única que reúne todas las alertas en una sola interfaz de detección, análisis, predicción, ayuda a la toma de decisiones y simulación. Para evaluar la solución, se realizaron cuatro ejercicios de simulación basados en escenarios de ataques físicos y cibernéticos durante grandes acontecimientos, bombas de equipaje y grandes inundaciones. Confirmaron el valor añadido de la integración de las distintas líneas de negocio en un cuadro de mandos y la posibilidad de manipular las variables en el marco de las simulaciones que permite la herramienta. La principal dificultad encontrada fue la de obtener datos operativos muy diversos y generalmente compartimentados, cuando la duración del proyecto era de sólo dos años, así como la de garantizar un apoyo sostenido y un gran volumen de formación. No obstante, el enfoque holístico que se siguió es digno de elogio, y una amplia documentación sobre el proyecto está disponible en <https://safety4rails.eu/library/>.

Presentación 2:

Ricardo Ortega

Director de la Unidad de Seguridad y Protección Civil, TMB



Gestión de crisis: herramientas tecnológicas de prevención

Para el Sr. Ortega, la última fase importante de la gestión de crisis, la atención a las víctimas, se descuida con demasiada frecuencia. En el mismo sentido, las tecnologías pueden aplicarse en todas las fases de la crisis, pero debemos permanecer atentos a la necesidad de garantizar que sean realmente útiles, es decir, fiables, eficaces, robustas, adaptadas al entorno y que generen pocas falsas alarmas. También hay que tener muy en cuenta las consideraciones sociales y éticas y las repercusiones ecológicas. Las herramientas elegidas dependen también de la información y la formación que necesariamente deben acompañarlas. El elemento humano sigue estando en el centro del sistema y los centros de control y mando son esenciales para garantizar una coordinación consciente de los límites de competencia y preocupada por respetar los protocolos. Así pues, la tecnología es sin duda importante, pero menos que la implicación. Así, para dar un contenido tangible a la afirmación “la seguridad es un derecho”, hay que promover una policía de transporte especializada. Su conocimiento del sistema de transporte les permite no reaccionar de forma exagerada ante las crisis. Los guardias de seguridad deben poder beneficiarse de una reglamentación normativa clara que garantice su legitimidad, reconocimiento y apoyo. Por último, el TMB se apoya en numerosos cursos de formación en línea, de fácil acceso para los vigilantes, y en el despliegue de una aplicación de seguridad ciudadana que permite a los usuarios participar en su propio bienestar.

Presentación 3:

Christian Meyer

Interventor General y Director Adjunto de la Policía Regional de Transportes del Ministerio del Interior en Francia



Gestión de crisis y nuevas tecnologías para la seguridad del transporte

Como preámbulo a su discurso, el Sr. Meyer recordó el contexto excepcional de la región de Île-de-France en la que se celebrarán los Juegos Olímpicos de París 2024: la segunda red más transitada del mundo después de Tokio, con 1.390 millones de pasajeros que utilizan cada año el transporte público terrestre. Para garantizar la seguridad de sus desplazamientos, el personal del Sr. Meyer cuenta con 1.150 policías, apoyados por 2.300 agentes de los servicios internos de seguridad de la SNCF y la RATP. Para hacer frente a estos retos, el Centro de Coordinación de la Seguridad Operativa (CCOS), inaugurado este año, está concebido para acoger a operadores y fuerzas policiales en una estructura progresista e innovadora que supervisa cerca de 125.000 cámaras y coordina los equipos de intervención geocalizándolos en tiempo real. De hecho, un tercio de las detenciones en el sector del transporte se realizan gracias a la protección por vídeo y los primeros atestados en flagrante delito pueden ser redactados por los agentes delante de sus pantallas. Estos importantes recursos de protección por vídeo mejoran enormemente el esclarecimiento de los delitos más graves. No obstante, la inteligencia artificial, que aún no está autorizada en Francia, seguiría siendo muy útil para reducir el tiempo de detención, sobre todo en caso de grandes amenazas. Sin embargo, el Sr. Meyer insiste en el aspecto humano de la coordinación, que debe plasmarse en ejercicios regulares y patrullas conjuntas, formación entre los servicios de seguridad interior y las fuerzas policiales

Presentación 4:

Paul Vosgiens

Referente Nacional Cinófilo, Departamento de Seguridad Ferroviaria, SNCF voyageurs



Unidad canina

Los servicios de seguridad interna de la SNCF utilizan equipos caninos desde 1981 para misiones de defensa. En 2016, aparecieron los primeros equipos dedicados a la detección de explosivos y, en la actualidad, 70 unidades caninas del departamento de seguridad están repartidas por todo el país, aunque concentradas principalmente en la región de Île-de-France. Las unidades caninas que llevan a cabo misiones de utilidad general y de prevención de la delincuencia pueden movilizarse por toda Francia cuando un acontecimiento particular lo justifica. Ejercen una influencia positiva sobre las fuerzas de seguridad ferroviarias a las que acompañan, alivian las tensiones y facilitan la gestión de los conflictos. Captan la atención de las personas amenazantes y representan una alternativa al uso de armas letales. También son capaces de ayudar a establecer zonas seguras cuando es necesario. Las unidades especializadas en la detección de explosivos utilizan los 200 millones de sensores olfativos del perro, muy superiores a lo que podrían ofrecer las soluciones tecnológicas actuales, para ocuparse de objetos abandonados que, de otro modo, perturbarían gravemente el tráfico al requerir la intervención de los servicios estatales de desminado. Por supuesto, los perros deben ser seleccionados con sumo cuidado y deben recibir un alto nivel de adiestramiento, al igual que sus adiestradores. En 2021, estos equipos intervinieron en más de 4.800 equipajes y ahorraron casi 180.000 minutos de tráfico.



SESIÓN PLENARIA: GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD: GESTIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS

Moderadora:

Chantal Bernier- Copresidente del Grupo Global de Privacidad y Ciberseguridad, Dentons

Relatora:

Emmanuelle Fahey, Analista, CIPC

Ponentes:

Nato Kurshitashvili (discurso pregrabado), Especialista de igualdad de género. Transport Global Practice, Banco Mundial

Julien Ponsoen, Sargento, Planificación Operativa, Policía de Tránsito de Metro Vancouver

Henri Pons, Vicepresidente del Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART). Delegado de seguridad

Bénédicte Guitard, Delegada regional de seguridad en el transporte, Île-de-France Mobilités



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- La seguridad en el transporte público es una cuestión especialmente relacionada con el género, ya que las mujeres están más expuestas al acoso sexual y al aumento de los costes, a pesar de que utilizan el transporte público más que los hombres.
- La sensación de seguridad de los pasajeros del transporte público puede mejorar con la presencia de voluntarios, mediadores o personal de seguridad formado.
- Los dispositivos de seguridad coordinados que implican a agentes centralizados y descentralizados permiten la plena participación de todos los agentes pertinentes en la prevención de la delincuencia.
- Las herramientas de prevención de la delincuencia en el transporte público deben ser multidimensionales e implicar a agentes externos e internos que trabajen juntos para resolver los problemas de seguridad lo antes posible.

Presentación 1:

Nato Kurshitashvili

Especialista de igualdad de género. Transport Global Practice, Banco Mundial (discurso pregrabado)



Gobernanza de la seguridad en la movilidad: gestión y políticas públicas: una perspectiva de género

La experiencia de las mujeres y los hombres con el transporte público difiere en términos de accesibilidad, seguridad y asequibilidad. El informe 2022 del Banco Mundial examina cómo los gobiernos municipales y nacionales han abordado las barreras a las que se enfrentan las mujeres en el transporte público. En general, las mujeres realizan más viajes a pie y en transporte público, hacen varias paradas en distancias cortas, experimentan costes de viaje más elevados y tienen más probabilidades de sufrir acoso sexual. Estas barreras afectan en gran medida a la capacidad de las mujeres para generar ingresos, especialmente en los países en desarrollo (OIT, 2017). Por lo tanto, las partes interesadas de todo el mundo han abordado gradualmente estas barreras a la movilidad. En una primera fase, de 2000 a 2010, se pusieron en marcha elementos clave de la legislación nacional, dando prioridad a la inclusión social, la igualdad de género y la lucha contra la discriminación. En una segunda fase, de 2010 a 2020, se desarrollaron y aplicaron estrategias como encuestas estadísticas y entrevistas cualitativas para garantizar el análisis de género. Por último, desde 2020, se ha desplegado un enfoque holístico y las políticas intentan pasar de la sensibilidad de género a la intervención de género. Esta transformación aún requiere abordar las causas profundas del acoso sexual, tener en cuenta las necesidades de transporte de las mujeres a un nivel más profundo y ampliar el enfoque a los espacios públicos más amplios que rodean los espacios de tránsito.

Presentación 2:

Julien Ponsoien

Sargento, Planificación Operativa, Policía de Tránsito de Metro Vancouver



Centro de policía de proximidad del Waterfront

El centro de policía de proximidad de Waterfront fue creado en 2017 y se gestiona bajo el amparo de la Policía de Transporte de Metro de Vancouver, que aporta el presupuesto. Se trata de un proyecto de policía comunitaria con múltiples partes interesadas para movilizar a ciudadanos voluntarios dentro del sistema de transporte y alrededor de las estaciones. Se pide a los voluntarios que informen a los usuarios, ofrezcan prevención y mediación e identifiquen las necesidades que puedan surgir. El programa se desarrolló en colaboración con un equipo universitario de criminología. Hasta la fecha se ha desplegado un total de 94 voluntarios, en un total combinado de 7.500 horas de patrulla en la red de transporte. Entre los principales resultados del programa figuran la distribución de folletos sobre seguridad en el transporte, el suministro de tarjetas con mensajes de texto, la creación de 30 expedientes policiales, la aplicación de medidas de salvamento a pasajeros en peligro y el desarrollo de una amplia colaboración con otros servicios. El programa ha creado sólidas relaciones con las partes interesadas, ha implicado activamente a jóvenes voluntarios a través de las redes sociales y ha mejorado la conexión con el público y la sensación de seguridad en la vida cotidiana.

Presentación 3:

Henri Pons

Vicepresidente del Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), Delegado de seguridad



Feedback sobre el contrato de objetivos aplicado en Bouches-du-Rhône

Marsella, segunda ciudad de Francia, se enfrenta a importantes problemas de seguridad y delincuencia en sus redes de transporte. Para luchar contra este problema de violencia, el Prefecto de Policía ha propuesto un marco de actuación en forma de contrato departamental de objetivos para la seguridad y la prevención de la delincuencia y la radicalización en los transportes públicos. Diversos agentes responsables de la seguridad en los transportes se han reunido para contribuir a este documento marco. El contrato pretende formular un acuerdo estratégico para forjar una asociación entre la aglomeración, el Prefecto de Policía, el Prefecto de la República y la seguridad ferroviaria. La coordinación central está garantizada por la Prefectura de Policía, y la dirección desconcentrada corre a cargo de los consejos locales de seguridad responsables. El contrato permite trabajar con la máxima atención en la lucha contra las amenazas a la seguridad, incluidos el fraude, el terrorismo y la radicalización. Los objetivos se definen colectivamente, pero son específicos de cada área local, mientras que la cláusula de seguridad está centralizada. Se llevan a cabo reuniones mensuales para coordinar la acción colectiva (normalización de los documentos de reclamación, respuesta colectiva a los actos de violencia denunciados, etc.). Aplicado desde 2019, este contrato ha permitido coordinar los esfuerzos, con la plena participación de las partes interesadas, y ver sus primeros resultados.

Presentación 4:

Bénédicte Guitard

Delegada regional de seguridad en el transporte, Île-de-France Mobilités



La política de seguridad de Île-de-France Mobilités, la autoridad organizadora del transporte en Île-de-France

La red de transporte público de Île-de-France da cobertura a 12,3 millones de habitantes, aproximadamente el 20% de la población francesa. En total, los habitantes de Île-de-France disponen de más de 500 estaciones, 16 líneas de metro, 10 líneas de tranvía, 13 líneas de tren y 1.500 líneas de autobús. Además, hay 200 km de líneas automáticas que se construirán en el marco del proyecto Grand Paris, con 68 nuevas estaciones previstas de aquí a 2030. En este contexto, diversos agentes trabajan para garantizar la seguridad de la red, entre ellos la Prefectura de Policía, a través de su subdirección regional de policía de transportes (SDRPT), la gendarmería y las unidades de cercanías, los servicios internos de seguridad de la RATP y la SNCF, así como mediadores y agentes de seguridad privada. Para garantizar la seguridad de los usuarios de los transportes, en Île-de-France se han puesto en marcha varias medidas clave, como el despliegue de 4.000 agentes de seguridad especializados en las redes, 50 unidades caninas de detección y defensa y 80.000 cámaras de videovigilancia en casi todas las estaciones y andenes. La actividad coordinada del Centro de Coordinación de la Seguridad Operativa en los Transportes de Île-de-France (CCOS), así como la creación del número de urgencia 3117 y las paradas a la demanda son elementos importantes de la estrategia de lucha contra la inseguridad y de asistencia a las víctimas. El único inconveniente es que la violencia sexual en los transportes sigue siendo un ámbito por desarrollar, habida cuenta de las dificultades para detectar a los autores de estos delitos y llevar a cabo las investigaciones.

TALLER 7: PREVENCIÓN SOCIAL DE LA VIOLENCIA Y DE LAS INCIVILIDADES

Moderadora:

Michelle Côté, Directora de investigación, CIPC

Relatora:

Laurence Deglain, Jefa de Gabinete de la Dirección General de Infraestructuras, Transportes y Movilidad (Francia)

Ponentes:

Vincenzo Castelli, Presidente-Asesor, On the Road

Nastasia Englebert, Responsable de formación y sensibilización, Diogènes Bruxelles

Julien Ponsoien, Sargento, Planificación Operativa, Policía de Tránsito de Metro Vancouver

Jean-Baptiste Pouzenc, Jefe de la misión de coordinación de la prevención, RATP



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- Las zonas de tránsito son lugares donde conviven usuarios muy diversos. Actúan como puntos de atracción de numerosas actividades, pero también de poblaciones precarias, reforzadas por el anonimato que reina en ellas.
- Es esencial buscar el apoyo de la comunidad del transporte y sensibilizar a los usuarios para cambiar la percepción pública negativa de las personas vulnerables.
- Un personal de contacto específico para las comunidades vulnerables puede reforzar el entendimiento y la relación general entre la comunidad y los agentes de seguridad que trabajan en el transporte público.
- Las herramientas de prevención social dirigidas a un grupo de edad específico, y en particular a los más jóvenes, pueden ser estrategias eficaces para mejorar la movilidad, la seguridad y la ciudadanía.

Presentación 1:

Vincenzo Castelli

Presidente-Asesor, On the Road



Prevención social de la violencia en un enfoque de seguridad urbana. Trabajo con personas vulnerables en estaciones de transporte público.

Los lugares con flujos densos son puntos de atracción para todo tipo de actividades (legales o no) y se caracterizan por un cierto anonimato. Estos lugares concentran a menudo problemas sociales y pueden cristalizar ciertas formas de violencia, en particular en las zonas fronterizas o portuarias. Al integrar el problema en la cuestión más general de la seguridad urbana, Castelli destacó el valor añadido de un enfoque global e integrado que implique a los grupos vulnerables en la construcción de la seguridad urbana y la elaboración de políticas públicas. Varias iniciativas en el ámbito de la prevención integran este enfoque integrador en la seguridad de las instalaciones de transporte público. Es el caso, en particular, de los trabajos realizados para la creación de una agencia de desarrollo social en zonas portuarias de América Latina, pero también para el despliegue de proyectos específicos en estaciones ferroviarias del sur de Europa (España, Italia, Portugal) desde 2013. Un proyecto de apoyo con el operador de la red ferroviaria italiana ha permitido desarrollar lugares de formación profesional, de vida y de prevención social en las proximidades de las estaciones. El objetivo central sigue siendo sobre todo invertir el paradigma para que los productores de inseguridad se conviertan finalmente en productores de seguridad.

Presentación 2:

Nastasia Englebert

Responsable de formación y sensibilización, Diogènes Bruxelles



Hacia eco del diagnóstico realizado por Vincenzo Castelli, Nastasia Englebert presentó el trabajo realizado por Diogènes en el ámbito de la reinserción de las personas sin hogar en Bruselas. Identificar y atender las necesidades específicas de los ciudadanos más vulnerables es una de las piedras angulares de la intervención de Diogènes. El enfoque Métro-lien, aplicado en el metro de Bruselas, se basa en el principio de crear vínculos sociales para encontrar soluciones a la mendicidad en el metro, pero también para desplegar un enfoque de mediación con los agentes de los operadores, los comerciantes y los usuarios con vistas a mejorar la convivencia para todos. Este método se basa sobre todo en un trabajo de campo que llega a las personas vulnerables buscando el apoyo de la comunidad del transporte para gestionar mejor las molestias en el trabajo. También prevé sensibilizar a los usuarios sobre la situación de las personas sin hogar para deconstruir los prejuicios y estereotipos habituales. Así se llevan a cabo actividades de consulta y formación (sobre todo para los trabajadores del transporte en contacto con este grupo vulnerable). Los resultados del enfoque Métro-lien muestran una reducción de la percepción de la amenaza entre los usuarios y el personal del transporte, lo que refuerza las posibilidades de actuación futura.

Presentación 3:

Julien Ponsoen

Sargento, Planificación Operativa, Policía de Tránsito de Metro Vancouver



Apoyo a los miembros de 2SLGBTQ+ y a la comunidad

En la presentación se analizó el enfoque aplicado a través del proyecto Out on Patrol, centrado en fomentar la confianza con las comunidades de Vancouver. Este enfoque se basa en la premisa de que expulsar a las personas conflictivas de las zonas reservadas al transporte es menos eficaz que un enfoque más flexible y pragmático que fomente el entendimiento mutuo. Además, este enfoque ha ayudado, entre otras cosas, a superar la desconfianza reinante entre la policía y la comunidad LGBTQ+. Julien Ponsoen habló del desarrollo de agentes de enlace en el servicio de policía de transportes de Vancouver (con las comunidades indígena y LGBTQ+). Estas experiencias ayudan a abordar los problemas de comprensión y percepción cuando la policía de transportes interactúa con determinados públicos (por ejemplo, un documento de identidad que no coincide con la apariencia física). Estos métodos permiten mejorar la formación de las fuerzas de seguridad para interactuar de forma constructiva con públicos específicos y reforzar los vínculos entre la policía y estas comunidades. La existencia de funcionarios de contacto especializados facilita, en última instancia, la notificación de incidentes a la policía. Sin embargo, para que estas iniciativas se desplieguen con éxito, es esencial que cuenten con el apoyo de la jerarquía policial.

Presentación 4:

Jean-Baptiste Pouzenc

Jefe de la misión de coordinación de la prevención, RATP



El Sr. Pouzenc habla de la estrategia de prevención de la delincuencia desplegada por la RATP, en particular en relación con los jóvenes. La política de prevención de la delincuencia de la RATP se basa en varias palancas: la prevención operativa, que constituye el núcleo de la misión del servicio de seguridad interior de la RATP (GPSR); el dispositivo de solidaridad, en particular el dispositivo de recaudación social; las acciones de prevención de la reincidencia, como los servicios a la comunidad; y la prevención social. La RATP también cuenta con un dispositivo para los jóvenes: el programa "On décolle la ville", adaptado a la edad de los destinatarios. Los objetivos de aprendizaje de la movilidad, el respeto y la seguridad son fundamentales en este programa. Incluye formación ad hoc para el personal de la RATP sobre cómo tratar a los jóvenes, iniciativas educativas en las escuelas con diferentes módulos y la provisión de herramientas en las estaciones. También se despliega un módulo específico al inicio del curso escolar para enseñar a los jóvenes a desplazarse por las redes de la RATP (tutoriales, folletos), mientras que en las zonas de la RATP se distribuye material de comunicación más lúdico (juegos, ejercicios de sensibilización a los riesgos y señalización, etc.). Internamente, la RATP ha establecido un sistema de seguimiento y evaluación de las actividades realizadas para garantizar el seguimiento de los resultados.

TALLER 8: LA PREVENCIÓN SITUACIONAL Y EL ENFOQUE CPTED EN LA MOVILIDAD

Moderador:

Jocelyn Latulippe, Director de Seguridad y Control, Société de transport de Montréal (STM)

Relator:

Hans Crab, Coordinador de proyectos y desarrollo, Safe.brussels

Ponentes:

Vania Ceccato, Profesora, Departamento de Planificación Urbana y Medio Ambiente, Instituto Tecnológico KTH

Presentación conjunta:

Olivia Goffin, Encargada de Proyectos de Políticas de Prevención y Seguridad, Safe.brussels

Quentin Verstraeten, Ingeniero Jefe de Proyecto, Bruxelles Mobilité

Sandra Bernard, Directora de Seguridad, Sytral



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- Los delitos en espacios y transportes públicos no se producen al azar: determinados entornos los facilitan y crean un efecto de oportunidad criminal.
- La integración de medidas de prevención y seguridad en los espacios debe hacerse también con un enfoque de proporcionalidad, inclusión y calidad de la experiencia del usuario.
- Más allá del entorno físico, sin embargo, es esencial considerar el entorno social a diferentes escalas, así como los factores espacio-temporales.
- Organización de los "Paseos exploratorios" para mejorar la seguridad y la percepción de la seguridad de las mujeres en su red.

Presentación 1:

Vania Ceccato

Profesora, Departamento de Planificación Urbana y Medio Ambiente, Instituto Tecnológico KTH



El objetivo de esta primera presentación era exponer los resultados de una investigación centrada en las tendencias de la delincuencia en los entornos de transporte y, más concretamente, en los factores ambientales en los que se producen estos delitos. Se trata, por tanto, de comprender dónde y cuándo se producen estos delitos, dado que estos fenómenos no se producen al azar y que determinados entornos los facilitan. Una primera recomendación destacada en este contexto es que las medidas eficaces no son medidas aisladas: las medidas para reducir las oportunidades delictivas tienen en cuenta no sólo el diseño construido, sino también la gestión, la vigilancia, la coordinación y otros medios para garantizar la seguridad. De hecho, además de centrarse en el entorno físico (calidad de la iluminación, visibilidad y legibilidad del centro de transporte, tecnología instalada, diseño de las entradas, etc.), es esencial considerar también el entorno social a diferentes escalas. Son muchos los factores que hacen que los nudos de transporte varíen mucho tanto en términos de usuarios como de perspectivas espacio-temporales: interacciones, número de pasajeros, incivildades, percepciones de los usuarios en diferentes temporalidades - día y noche. Además, los operadores deben adoptar un enfoque que abarque toda la ruta. Para que las medidas de estímulo de la seguridad en el transporte público tengan un impacto significativo, las intervenciones de reducción de la seguridad deben ser específicas para el delito, el contexto y el usuario, y apoyarse en la experiencia y la comprensión de la investigación. Esto sólo puede lograrse continuando con la innovación, atreviéndose a establecer bancos de pruebas para la experimentación y haciendo un seguimiento de los principios de evaluación en las políticas públicas.

Presentación 2:

Olivia Goffin et Quentin Verstraeten

Encargada de Proyectos de Políticas de Prevención y Seguridad, Safe.brussels
Ingeniero Jefe de Proyecto, Bruxelles Mobilité



La Región de Bruselas-Capital, representada por Safe.brussels, la entidad regional encargada de coordinar la política de prevención y seguridad, y Bruxelles Mobilité, la oficina de movilidad de la Región, unieron sus fuerzas para presentar un caso práctico relacionado con el enfoque innovador de la seguridad mediante el diseño, una metodología integrada en la Región tras los atentados terroristas del 22 de marzo de 2016. La Región de Bruselas adoptó su metodología de seguridad mediante el diseño en su Plan Global de Prevención y Seguridad 2021 - 2024, definiéndola como la integración de medidas de prevención y seguridad en espacios (semi)públicos, basada en los principios de proporcionalidad, inclusividad y experiencia del usuario. El objetivo es preservar el carácter abierto y la accesibilidad de los lugares a proteger. El estudio de caso presentado se centró en la renovación de la plaza Schuman, conocida sede de las distintas instituciones europeas en Bruselas. El rediseño pretendía hacer hincapié en la planificación participativa y el codiseño, así como en la aplicación de distintas medidas integradas para asegurar las modalidades de tránsito (tren, metro, autobús, nuevos modos de transporte). Estas medidas se consideraron adicionales a las mayores necesidades de seguridad del entorno construido, dado el valor simbólico de la plaza en Bruselas y los diversos eventos y manifestaciones que suele albergar.

Presentación 3:

Sandra Bernard

Directora de Seguridad, Sytral



La última presentación corrió a cargo de Sandra Bernard, responsable de seguridad de SYTRAL, segundo organizador de transporte público de Francia, después de la RATP, que presta servicio en la aglomeración urbana de Lyon (263 municipios, 1,8 millones de habitantes). Una de sus principales misiones es garantizar de la mejor manera posible la seguridad de los usuarios de sus redes, en el marco de su objetivo global de mejora del servicio. Para lograr este objetivo, SYTRAL ha coordinado el despliegue de una estrategia holística de prevención de la delincuencia y seguridad para el periodo 2021-2024, que incorpora 32 medidas. Esta estrategia obtuvo el Premio a la Prevención 2021 del Foro Francés para la Seguridad Urbana. La aplicación de esta estrategia no solo cuenta con el apoyo de casi 300 agentes de seguridad especializados, sino también con la implantación de medios tecnológicos, como 10 000 cámaras con un presupuesto operativo de 26 millones de euros al año. Desde 2015, Sytral ha introducido la práctica de organizar "Paseos exploratorios" para mejorar la seguridad y la percepción de seguridad de las mujeres en su red. Dado el papel central del transporte en nuestras sociedades (símbolo de igualdad, medio de participación en la democracia participativa local, mejora del tejido urbano, necesidad de reapropiación de los espacios públicos por parte de las mujeres), la metodología se esfuerza por concluir diagnósticos neutros y formular recomendaciones políticas concretas para mejorar las redes de transporte y tránsito en la región. Varias de estas recomendaciones se han puesto en práctica desde entonces, como la adquisición de autobuses mejor adaptados y equipados (iluminación, accesibilidad, etc.), el refuerzo del control social en determinadas líneas de autobús, así como la reasignación y rediseño de las paradas. Otras acciones son la "parada a la demanda" y el lanzamiento de campañas de sensibilización dirigidas a un público más amplio.



TALLER 9: LA GESTIÓN DE CRISIS: INTERCAMBIO DE EXPERIENCIAS SOBRE SITUACIONES DE CRISIS ACTUALES

Moderadora:

Chantal Bernier, Copresidente del Grupo Global de Privacidad y Ciberseguridad, Dentons

Relator:

Hans Crab, Coordinador de proyectos y desarrollo, Safe.brussels

Ponentes:

Magdalena Kujacińska, Responsable de Proyectos, Oficina de Seguridad, Polish Railways (PKP)

Sophie Lavaux, Directora General de Safe.brussels y alta funcionaria de la Región de Bruselas-Capital

Sanjay Chander, Director general, Railway Protection Force (RPF), y Presidente de la Plataforma de Seguridad de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC)

Holger Halliday, Funcionario ejecutivo del Ministerio Federal Alemán de Asuntos Digitales y Transporte



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- El ferrocarril es una infraestructura crítica frente a las crisis geopolíticas, sociales y medioambientales que pueden afectarle.
- Desde 2022, el ataque de Rusia a Ucrania ha sacudido los cimientos de nuestro sistema internacional de paz y seguridad. Los ferrocarriles han demostrado ser un activo importante para el movimiento de personas y bienes esenciales, y han desempeñado un papel estratégico en el conflicto.
- Los daños a la infraestructura ferroviaria y la interrupción del tráfico también se utilizan como forma de plantear exigencias a las autoridades políticas.
- Las catástrofes medioambientales relacionadas con el clima causan importantes daños en las infraestructuras, como ocurrió con los devastadores incendios forestales australianos de 2019/2020..

Presentación 1:

Magdalena Kujacińska

Responsable de Proyectos, Oficina de Seguridad, PKP



El ataque de Rusia a Ucrania ha sacudido los fundamentos de nuestro sistema internacional de paz y seguridad. Ha provocado una crisis humanitaria masiva y ha causado estragos en una economía mundial ya muy perturbada por la pandemia de larga duración. La máxima prioridad es la seguridad de las personas directamente afectadas y un rápido retorno a la paz y la estabilidad. Por desgracia, es difícil prever un avance diplomático significativo o una desescalada militar a corto plazo. Los ferrocarriles han demostrado ser un activo importante para el movimiento de personas y bienes esenciales, y han desempeñado un papel estratégico en el conflicto. Con el espacio aéreo ucraniano cerrado a los vuelos civiles, muchos ciudadanos no han tenido más remedio que viajar en autobús, coche o tren. El ferrocarril es también una parte crucial de las infraestructuras críticas, mientras que la crisis de los refugiados tiene una dimensión de seguridad. Por lo tanto, la cooperación entre las partes interesadas a todos los niveles es esencial para garantizar una coordinación fluida de los flujos de refugiados y por razones de seguridad. Como empresa ferroviaria, Polish Railways (PKP) ha hecho todo lo que estaba en su mano para mitigar la crisis y agilizar los procesos organizativos de una afluencia de varios millones de refugiados ucranianos. Se pusieron en marcha diversas medidas: viajes gratuitos en tren; utilización de trenes humanitarios; creación de puntos de acogida y distribución (en las estaciones de Chelm y Przemysl); creación de salas especiales para madres con niños o personas de la tercera edad; y establecimiento de una línea telefónica directa en ucraniano. No cabe duda de que el nombramiento de una persona o departamento responsable de coordinar la asistencia a los refugiados ucranianos fue un factor clave para armonizar el proceso organizativo y evitar un caos innecesario.

Presentación 2:

Sophie Lavaux

Directora General, Safe.brussels



Sophie Lavaux presentó la gestión de crisis organizada en Bélgica y Bruselas en particular. Como consecuencia de la guerra en Ucrania, muchas personas tuvieron que abandonar su país para buscar refugio en Europa. Bélgica, y Bruselas en particular, fueron testigos de la llegada de familias que habían huido de su país en busca de seguridad durante varias semanas. Para prestar apoyo a estos refugiados y anticiparse a la afluencia adicional prevista, las autoridades de la Región de Bruselas-Capital decidieron el 15 de marzo de 2022 poner en marcha una coordinación de crisis a escala regional. De este modo, las autoridades bruselenses crearon las estructuras de organización y de crisis que permiten la concertación estratégica y la coordinación operativa de todos los actores bruselenses afectados. Una de las respuestas concretas a esta situación fue la creación de un dispositivo de acogida para los refugiados ucranianos en la principal estación de trenes de Bruselas: la Gare du Midi. Posteriormente, se nombró a un coordinador de crisis, Pierre Verbeeren, para gestionar un centro de acogida en la meseta de Heysel.

Presentación 3:**Sanjay Chander**

Director general, Railway Protection Force (RPF), y Presidente de la Plataforma de Seguridad de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC)



Los Ferrocarriles de la India son una red colosal que opera en diversas regiones geográficas, culturales y sociopolíticas del país. No sólo es el mayor transportista del país, sino que también se considera parte integrante del crecimiento de la nación. Por ello, los Ferrocarriles de la India se convierten a menudo en blanco fácil y objeto de agitaciones que pueden desembocar en crisis, incluso por cuestiones que en realidad le son extrañas. De hecho, los manifestantes aprovechan esta vasta red de vías, instalaciones vitales y amplios espacios dentro y alrededor de las estaciones para hacer llegar sus reivindicaciones a las autoridades políticas. De este modo, cuestiones ajenas a la empresa ferroviaria provocan el deterioro de la infraestructura ferroviaria y la interrupción del tráfico ferroviario. La Fuerza de Protección Ferroviaria (RPF), que es el principal organismo de seguridad de los ferrocarriles de la India, ha evolucionado para mitigar y gestionar estas crisis repentinas en los ferrocarriles en todas las cuestiones relacionadas con la seguridad ferroviaria. A lo largo de los años, la RPF ha desarrollado un complejo sistema de fuerzas policiales federales y provinciales para mantener la ley y el orden en los ferrocarriles indios. La RPF se ha enfrentado a muchas emergencias de este tipo en el pasado y las ha resuelto con diversos grados de eficacia, especialmente en relación con las protestas pacíficas de los ciudadanos. La presentación ofreció una visión general de las situaciones pasadas, la experiencia adquirida con ellas y los esfuerzos realizados para mejorar el sistema de seguridad.

Presentación 4:**Holger Halliday**

Funcionario ejecutivo del Ministerio Federal Alemán de Asuntos Digitales y Transporte



El Grupo Internacional de Trabajo sobre Seguridad del Transporte Terrestre (IWGLTS) es un valioso grupo de trabajo para el intercambio internacional de información sobre diversas cuestiones relacionadas con la seguridad del transporte terrestre. Proporciona un marco para que los Estados miembros compartan buenas prácticas, intercambien información y contribuyan al desarrollo de iniciativas en materia de seguridad del transporte de superficie. El objetivo para los miembros, observadores y afiliados es desarrollar mejores programas de seguridad del transporte de superficie, evaluaciones de riesgos, comprensión de la amenaza, el riesgo y la vulnerabilidad, lecciones aprendidas y mejoras, y las últimas iniciativas de investigación y desarrollo. La Alemania ha asumido la presidencia del IWGLTS para acoger su 15ª reunión anual en Berlín en mayo de 2022. El IWGLTS también está abordando nuevos tipos de amenazas. Las catástrofes medioambientales relacionadas con el clima ya están causando importantes daños a las infraestructuras en la actualidad. La presentación del estudio de caso sobre los devastadores incendios forestales australianos de 2019/2020 y la mesa redonda sobre catástrofes medioambientales que tuvo lugar a continuación brindaron la oportunidad perfecta para compartir experiencias internacionales, buenas prácticas y primeras lecciones aprendidas. La 15ª Reunión Anual del IWGLTS también fue una excelente oportunidad para que los Estados miembros presentaran sus prioridades para el transporte terrestre. Además, la Alemania compartió con todos los miembros y observadores del IWGLTS dos presentaciones sobre las catástrofes naturales y la comunicación en tiempos de crisis.

DISCURSO DE CLAUSURA DE LA CONFERENCIA Y CONCLUSIÓN

Moderadora:

Chantal Bernier, Copresidenta del Grupo Global de Privacidad y Ciberseguridad, Dentons

Relatora:

Emmanuelle Fahey,
Analista, CIPC

Con:

Chantal Bernier, Copresidenta del Grupo Global de Privacidad y Ciberseguridad, Dentons (Maestra de ceremonias)

Ann Champoux, Directora General, CIPC

Marie-Hélène Bonneau, Jefa de la División de Seguridad, UIC.



LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES DE LA CONFÉRENCE

Al término de estos dos días de intercambios, varias ideas y temas surgieron de los debates:

- La importancia de los riesgos y desafíos: el transporte público forma parte de nuestra vida cotidiana, es un espacio universal. Los cambios para mitigar el cambio climático, por ejemplo, deben tener en cuenta la seguridad del transporte público para maximizar su uso.
- La seguridad debe considerarse como un concepto amplio, que incluye tanto la experiencia vivida, la victimización real, como las percepciones y la sensación general de seguridad del pasajero.
- Todas estas cuestiones deben abordarse desde la perspectiva de los derechos humanos y los riesgos particulares a los que se enfrentan determinados tipos de

usuarios (mujeres, personas de la comunidad LGBTQ+, personas vulnerables, etc.). El riesgo de discriminación debe abordarse mediante un enfoque diferenciado que tenga en cuenta las necesidades de grupos específicos.

- Nos encontramos en un punto de inflexión tecnológica en el espacio del tránsito: en la videovigilancia, el billete electrónico, la inteligencia artificial para el análisis de datos, la aplicación de la ley, la evasión justa. Por este motivo, deben evaluarse las cuestiones éticas que rodean el intercambio de datos sensibles y la videovigilancia como datos personales.
- Una estructura de gobernanza sólida que fomente las asociaciones es esencial para una acción eficaz, especialmente entre los actores de la prevención y de la seguridad operativa..

VISITAS GUIADAS, DEMOSTRACIONES Y FORMACIÓN

Demostraciones de la Société nationale des chemins de fer français

Se presentaron dos demostraciones del equipo K9 y una sobre técnicas de intervención de la SNCF. Desde 1981, los equipos K9 (equipos caninos) se han integrado en la SNCF. Hoy, hay más de 70 unidades caninas divididas en dos secciones: perros de uso general y prevención de delitos y perros detectores de explosivos. Los perros de uso general y de prevención del delito proporcionan una alternativa al uso de armas letales, atraen la atención de individuos amenazantes, facilitan la gestión de conflictos y alivian las tensiones.

Los perros detectores de explosivos permiten detectar explosivos en objetos con un proceso combinado que utiliza unidades caninas y permite y permiten la retirada de objetos sospechosos.

Los participantes en estas actividades pudieron comprobar su eficacia mediante demostraciones en directo con los equipos caninos.

Formación sobre sensibilización de las víctimas de acoso - Presentación del Proyecto Stand Up

El acoso en el transporte sigue siendo de actualidad. Para prevenirlo, la Régie autonome des transports parisiens (RATP) y la Fundación de Mujeres ofrecieron una presentación del proyecto Stand UP y una formación en el método 5D. Stand Up es un programa internacional de formación puesto en marcha por L'Oréal Paris, la ONG Hollaback! y la Fundación de Mujeres, para sensibilizar y formar al mayor número posible de personas para intervenir con seguridad cuando son víctimas o testigos de acoso sexual en lugares públicos.

Se invitó a los participantes a compartir sus experiencias personales de acoso en el transporte. Después, la formación en el método 5D permitió aprender más sobre cada una de las 5 acciones (Distraer, Dirigir, Dialogar, Documentar y Delegar) que permiten reaccionar con seguridad ante una situación. reaccionar con seguridad ante una situación de acoso en un lugar público, ya sea como víctima o testigo.



Visita de los dispositivos de seguridad y de la sede de seguridad en la estación de metro Gare de Lyon

Se realizó una visita a los sistemas de seguridad y a la central de seguridad de la estación de metro Gare de Lyon, organizada por la Régie Autonome des Transports Parisiens. El objetivo de esta visita era mostrar a los participantes los métodos operativos de las intervenciones de seguridad.

Un centro de seguridad, como el de la estación de metro Gare de Lyon, funciona 24 horas al día, 365 días al año, para vigilar las situaciones relacionadas con la seguridad de las personas y los bienes en todas las redes. Considerado como un verdadero "État-Major", el centro de mando operativo de seguridad es un órgano basado en la conjunción de una asociación humana eficaz y una técnica que optimiza la rapidez de decisión y la reactividad del mando.

Esta visita permitió a los participantes conocer el funcionamiento de las intervenciones de seguridad de este sistema operativo, así como de las buenas prácticas de seguridad utilizadas en estación de metro Gare de Lyon.

Presentación en un autobús de encuentro social

Comprometida con la lucha contra la exclusión social y la seguridad de sus servicios de transporte, la RATP dispone desde 1994, de un original sistema de prevención para llegar a las personas sin hogar en su red, el *Recueil Social*.

El Recueil Social se describe como un programa MEO: un programa de evaluación y orientación que tiene por objeto la reinserción social de las personas sin hogar o en situación de desamparo.

Alrededor de 50 personas trabajan en este servicio. Se reúnen con las personas para crear vínculos, evaluar sus necesidades y derivarlas a los servicios sociales y comunitarios. De marzo a octubre de 2022, el Registro Social también realizó 65.000 traslados de refugiados de Ucrania a recursos que pudieran ayudarles.

Esta visita, a una estación cercana a los locales de la UIC, permitió a los participantes descubrir los enfoques aplicados en este contexto e intercambiar con los equipos que trabajan en esta estrategia.







Alhabra, El honorable Omar

Ministro de Transportes de Canadá

El Ministro Alhabra fue elegido por primera vez como Miembro del Parlamento por el Centro Mississauga en 2015 y también fue miembro del Parlamento por Mississauga-Erindale de 2006 a 2008. Ministro de Transporte desde enero de 2021, también se desempeñó como Secretario Parlamentario del Ministro de Relaciones Exteriores y el Ministro de Diversificación del Comercio Internacional, antes de convertirse en Secretario Parlamentario del Primer Ministro y Viceprimer Ministro y Ministro de Asuntos Intergubernamentales en 2019. Entre sus muchas actividades, el Ministro Alhabra ha trabajado incansablemente para apoyar iniciativas que empoderan a los nuevos canadienses a través de la integración social y económica. Ingeniero mecánico de profesión, el Ministro Alhabra tiene una Maestría en Administración de Empresas y fue Un Distinguido Visiting Scholar en la Facultad de Ingeniería y Ciencias Arquitectónicas de la Universidad de Ryerson.



Arrufat, Xavier

Director General de Awaait Artificial Intelligence

Xavier Arrufat es el cofundador y director general de AWAAIT Artificial Intelligence SL, una empresa con sede en Barcelona centrada en el desarrollo y la comercialización de herramientas de inteligencia artificial para el transporte público, con operaciones en Europa, Estados Unidos y Oriente Medio. Xavier tiene un máster en ingeniería civil y un MBA. Antes de fundar Awaait, pasó siete años como consultor de ingeniería civil y doce años en General Electric, donde ocupó puestos directivos que le obligaron a vivir en cinco países europeos diferentes y a hablar seis idiomas.



Beatse, Delphine

Experta en política de seguridad, National Railway Company of Belgium (SNCB)

Delphine Beatse tiene un máster en Derecho y otro en Criminología por Lovaina la Nueva (Bélgica). Comenzó su carrera como experta en seguridad en el gabinete del Ministro del Interior, y luego pasó los años siguientes como vicedirectora en la Dirección de Seguridad Privada del Ministerio del Interior. Trabaja en la SNCB desde 2007 y tiene el título de Experta Superior en Política de Seguridad, en el Servicio de Seguridad Corporativa. Es presidenta del Grupo de Trabajo de Estrategia, Procedimientos y Reglamentos de la UIC, y es miembro del Grupo de Expertos de la UE en Seguridad del Transporte Terrestre.



SEGURIDAD EN LA MOVILIDAD



Bernard, Sandra

Directora de Seguridad, Sytral

Durante casi quince años, Sandra Bernard ha trabajado en la comunicación pública y la colaboración política. Tras trabajar como agregada parlamentaria y luego como directora de gabinete, fue contratada en 2014 para el cargo de asesora técnica de «seguridad y lucha contra el fraude» del presidente de SYTRAL. Teniendo en cuenta la dimensión general que ocupa la misión de seguridad en las redes y en el entorno global del transporte público, especialmente desde 2015, Sytral Mobilités ha optado por crear un puesto de responsable de seguridad adscrito a la dirección general.



Bernier, Chantal

Copresidente del Grupo Global de Privacidad y Ciberseguridad, Dentons

Chantal Bernier es copresidente del Grupo Global de Privacidad y Ciberseguridad, así como miembro del Grupo Canadiense de Privacidad y Ciberseguridad y del Grupo de Asuntos Gubernamentales y Política de Dentons. Chantal, que fue Comisionada Adjunta e Interina de Privacidad de Canadá durante casi seis años, ha dirigido varias investigaciones nacionales e internacionales sobre privacidad en los sectores público y privado. Asesora a empresas y organizaciones públicas sobre cómo lograr sus objetivos de manera coherente con los derechos de privacidad. Además, Chantal fue presidenta del Consejo de Administración del CIPC de 2010 a 2019.



Berton, François

Director de Proyectos de Seguridad y Prevención del Fraude, Transdev

François Berton forma parte del grupo Transdev desde hace 25 años. Primero se encargó de los proyectos digitales y técnicos, luego pasó a la dirección de las filiales y ahora dirige el sector de «lucha contra el fraude». Su función es dirigir la lucha contra el fraude en Francia, documentar el tema en las respuestas a las licitaciones de transporte público o redes ferroviarias (TER en Francia) y capitalizar los conocimientos técnicos del grupo Transdev. Sus temas actuales incluyen la modelización del problema, la innovación impulsada por las ciencias de los datos, así como los aspectos conductuales del fraude.



Boismartel, Valérie

Directora de Seguridad, Société nationale des chemins de fer français (SNCF)

SNCF Voyageurs es la empresa del Grupo SNCF encargada del transporte ferroviario de pasajeros en Francia y Europa, que ofrece soluciones de movilidad ecológica de principio a fin para los viajes diarios y de larga distancia.

Valérie Boismartel es responsable de la seguridad y la prevención de ataques al personal de relaciones con los clientes. Después de 30 años en recursos humanos, es responsable de la seguridad en SNCF Voyageurs y también es la directora del proyecto de cámaras para peatones.



Boisvert, Michèle

Delegada general de Quebec en París

Michèle Boisvert es la delegada general de Quebec en París desde el 13 de mayo de 2019. El 22 de mayo de 2020, el Primer Ministro de Quebec, François Legault, también la nombró Representante Personal del Primer Ministro de Quebec para la Francofonía. Hasta su nombramiento, la Sra. Boisvert era Vicepresidenta Senior de Extensión Comercial en la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ). Economista de formación, la Sra. Boisvert también ha desarrollado una prolífica carrera periodística durante casi 30 años.



Bonneau, Marie-Hélène

Jefa de la División de Seguridad, UIC

Marie-Hélène Bonneau es jefa de la División de Seguridad de la UIC, la asociación profesional mundial que representa al sector ferroviario y promueve el transporte ferroviario. Tiene un máster en Informática Empresarial y es auditora de la 22ª sesión nacional sobre Seguridad y Justicia del INHESJ. Durante más de 10 años, ha trabajado en la organización y animación de actividades de cooperación dentro de la plataforma de seguridad UIC, que reúne a expertos en seguridad de las empresas ferroviarias. Ha participado en varios proyectos de la UE sobre cuestiones de seguridad ferroviaria.



SEGURIDAD EN LA MOVILIDAD



Brady, Nicola

Senior Operational Policy, Insight and Analysis Manager Compliance, Policing, Operations & Security, Transport for London

El equipo de Nicola Brady, dentro de Transport for London, proporciona una visión analítica, sistemas y herramientas para apoyar las prioridades de cumplimiento, vigilancia, aplicación y seguridad en el sistema de transporte. Desarrollan y aplican una política basada en pruebas para apoyar la actividad operativa y resolver problemas para abordar cuestiones clave. Las principales áreas de interés del equipo son la protección, la seguridad de las mujeres, los comportamientos sexuales no deseados, el control de ingresos y la evasión de tarifas, el comportamiento antisocial y la violencia en el lugar de trabajo. Nicola tiene 10 años de experiencia trabajando para Transport for London. Ha trabajado en diversas áreas de la empresa, siempre con el objetivo de mejorar la satisfacción del cliente, la seguridad y la protección. Le gusta el reto que supone gestionar un equipo grande y amplio para seguir mejorando nuestras formas de trabajar y ofrecer grandes resultados en un entorno político y de restricciones presupuestarias.



Canonico Carmela

Safety and Security Manager at UITP

Carmela Canonico tiene un máster en Gestión de la Investigación y la Innovación por la UNICAL y un certificado en Estudios Europeos por la Vrije Universiteit Brussel. Tiene una amplia experiencia en la gestión de proyectos, con especial atención a los proyectos de investigación, y ha adquirido conocimientos sobre la automatización del transporte, la puesta en marcha y los aspectos sociales del transporte.

Apasionada del transporte y de los retos que plantea a la sociedad, actualmente es la Directora de Seguridad y Protección de la UITP, donde gestiona el Comité de Seguridad y varios proyectos de la UE sobre seguridad del transporte público y ciberseguridad.



Carles, Isabelle

Directora de Proyectos en la Federación Nacional Francesa de Transporte de Pasajeros (FNTV)

Tras estudiar Derecho y hacer carrera como abogada, Isabelle Carles se incorporó a la Federación Nacional de Transporte de Viajeros (FNTV) en 2012. Dirige un Convenio FNTV/Departamento 13 y se ocupa del tema de la seguridad en el transporte de la Metrópolis de Aix-Marseille-Provence, a través del sistema de Acompañantes Escolares.



Castelli, Vincenzo

Asesor, On the Road

Vincenzo Castelli es filósofo, pedagogo y doctor en ética social. Es fundador y líder de varias organizaciones de la sociedad civil italiana (Coordinación Nacional de Comunidades de Acogida, Consorcio Nova, On The Road). Lleva 40 años trabajando en Italia en el ámbito de la investigación, la planificación, la formación y la evaluación de las prácticas sociales. En Europa, trabaja para En Europa, trabaja para proyectos de la Unión Europea y en América Latina para organizaciones internacionales y gobiernos. Es autor de numerosos textos sobre seguridad urbana y desviación social. Además, Vincenzo Castelli es miembro del consejo de administración del CIPC desde 2008.



Ceccato, Vania

Profesora, Departamento de Planificación Urbana y Medio Ambiente, Instituto Tecnológico KTH

Vania Ceccato es profesora del Departamento de Planificación Urbana y Medio Ambiente del KTH Royal Institute of Technology de Estocolmo (Suecia). Es autora de varios libros, entre ellos *Moving Safely, Crime and perceived safety in Stockholm's subway stations*, y coeditora de *Transit Crime and Sexual Violence in Cities: International Evidence and Prevention* con Anastasia Loukaitou-Sideris, *Crime, and fear in public places: Towards safe, inclusive and sustainable cities* con Mahesh Nalla *Safety and Security in Transit Environments: An Interdisciplinary Approach* con Andrew Newton.



Champoux, Ann

Directora General, Centro internacional para prevención de la criminalidad (CIPC)

Con más de 30 años de experiencia en gestión tanto en el sector privado como en organismos gubernamentales, empresas públicas y Ministerios de Cultura federales y provinciales, Ann Champoux es la Directora General del CIPC desde 2018. Anteriormente viceministra adjunta del Ministerio de Cultura y Comunicaciones y presidenta de la Régie du Cinéma de Quebec, Ann aporta su experiencia en relaciones públicas al CIPC para apoyar las misiones y los programas destinados a reducir la delincuencia y la criminalidad, así como para fomentar las asociaciones internacionales en materia de prevención del delito.



Chander, Sanjay

Director General, Railway Protection Force (RPF) and Chairman of the Security Platform, International Union of Railways (UIC)

El Sr. Sanjay Chander dirige la Fuerza de Protección Ferroviaria de los Ferrocarriles Indios como Director General desde septiembre de 2021 y asesora al gobierno central, a los gobiernos provinciales y a las zonas ferroviarias de los Ferrocarriles Indios en asuntos relacionados con la seguridad y la protección de los pasajeros. Como presidente de la Plataforma de Seguridad de la UIC, el Sr. Sanjay Chander se esforzará por transferir los beneficios de la tecnología a los países del Tercer Mundo, especialmente a los de África, el Sudeste Asiático y el Sur de Asia, para el beneficio general de los usuarios del ferrocarril en estos países, para quienes la red ferroviaria es una parte esencial de sus vidas.



Charnoz, Sandrine

Responsable del proyecto del Plan de lucha contra el acoso sexual en el transporte, RATP

Sandrine Charnoz es gestora de proyectos del Plan de Lucha contra el Acoso Sexual en el Transporte de la RATP. La RATP adoptó en 2020 un plan de lucha contra la violencia de género y sexual en su red, que se basa en dos ejes principales: la prevención y la asistencia a las víctimas. Sandrine Charnoz tiene un máster en Gestión de Autoridades Locales y un DESS en Planificación Urbana por la Sorbona de París IV. Comenzó su carrera como urbanista en un gran despacho de diseño y luego fue directora de la filial de urbanismo. Se incorporó a la RATP en 2005 como encargada de misión para los propietarios de grandes proyectos de la RATP. A continuación, se convirtió en jefa de un equipo de gestión del cambio en el departamento de Desarrollo y Acción Territorial de la RATP.



Cornier, Florilène

Analista y encargada de proyectos, CIPC

Florilène Cornier es una apasionada del análisis de las cuestiones sociales y urbanas que afectan a los territorios. Ha adquirido 8 años de experiencia en el ámbito de la consultoría de políticas públicas y la gestión de proyectos de desarrollo. Tiene un doble máster en ciencias políticas (Sciences Po Aix) y en planificación urbana (Universidad de Montreal) y se interesa activamente por las cuestiones relacionadas con la mejora del entorno vital y el derecho a la ciudad. Se incorporó al CIPC en 2021, como analista y encargada de proyectos. Su trabajo se centra en temas de seguridad de la movilidad, prevención de situaciones a través del diseño y participación ciudadana.



Côté, Michelle

Directora de investigación, CIPC

Michelle Côté, Directora de investigación, se incorporó al equipo del CIPC en diciembre de 2019. También es investigadora del Institut national de psychiatrie légale Philippe-Pinel, en Montreal. Anteriormente, Michelle formó del equipo de investigación y planificación del Servicio de Policía de la Ciudad de Montreal durante 20 años, equipo que dirigió desde 2006. Su tesis doctoral, que se completó de 1985 a 1988 en la Universidad de Montreal, se centró en los jóvenes que viven en la calle en Montreal. A lo largo de su carrera se ha dedicado al estudio de las prácticas de intervención intersectorial con personas marginadas o vulnerables.



DiBartolomeo, Charlotte

Directora General y Fundadora, Red Kite Project

Charlotte DiBartolomeo, directora general de Red Kite Project, obtuvo un máster en Transformación de Conflictos en el Instituto de Postgrado de la Escuela de Formación Internacional. Estudió las iniciativas de la sociedad civil en la construcción de la paz en la posguerra de Sarajevo (Bosnia). Charlotte ha sido formadora y facilitadora durante veintiocho años, trabajando en sectores empresariales, gubernamentales y académicos. Ha trabajado en el transporte público durante doce años y ha publicado numerosos artículos en Metro Magazine. Ha formado al personal del servicio de emergencias en la reducción de conflictos y crisis. Además, Charlotte fue intervencionista en crisis para jóvenes con enfermedades mentales y adicciones a las drogas. También ha desarrollado e impartido un curso sobre atención basada en el trauma para la Universidad de Drexel.



Doudi, Mourad

Director de actividades operativas de seguridad de la red y control de billetes, STIB-MIVB

Mourad Doudi comenzó su carrera en la STIB en 1996 como conductor de tranvía. Después de trabajar como controlador, despachador y gerente de la entidad, fue nombrado Gerente Senior de Distrito en la Unidad de Negocios de Tranvía. Desde mayo de 2019, es el Director de Apoyo a las Operaciones sobre el Terreno. Es responsable de 700 empleados en contacto directo con los clientes, divididos en varios servicios, y supervisa a los agentes de prevención, seguridad y despacho de seguridad. Sus prioridades son proporcionar a los clientes el mejor apoyo posible durante los cambios de red o los eventos a gran escala, garantizar su seguridad y la de su personal e infraestructura, y prevenir el fraude.



Englebert, Nastasia

Responsable de formación y sensibilización, Diogenes Bruxelles

Nastasia es responsable de formación y divulgación en DIOGENES. Desde 1995, DIOGENES apoya a las personas sin hogar de la región de Bruselas tendiendo puentes entre la calle y el resto de la sociedad. Nastasia se basa en su experiencia en el acompañamiento de personas que viven en la calle, en su perspectiva como formadora, así como en los conocimientos desarrollados por DIOGENES para crear herramientas educativas que trabajen en la creación de estas relaciones entre los residentes de la calle y los demás ciudadanos. Para que todos puedan encontrar su lugar en nuestra sociedad.



Freysselinard, Eric

Prefecto, Director del Instituto de Altos Estudios del Ministerio del Interior (IHEMI)

El Sr. E. Freysselinard es Prefecto y Director del Instituto de Altos Estudios del Ministerio del Interior (IHEMI) desde octubre de 2020. Anteriormente, fue Director de cursos de formación en el NAE, prefecto de Aude, Prefecto de Meurthe-et-Moselle, Prefecto delegado para la igualdad de oportunidades del prefecto de Essonne Jacques Reiller, Director del gabinete del ministro encargado de las relaciones con el Parlamento, Roger Karoutchi, Director del gabinete del prefecto de la región de Île-de-France, Bertrand Landrieu, Director adjunto y luego director del gabinete del ministro delegado para las libertades locales, Patrick Devedjian, y asesor del ministro del Interior, Nicolas Sarkozy. Es licenciado por Sciences Po Paris y por el Institut des hautes études d'aménagement des territoires.



Gaurat, Fabien

Director Adjunto de Seguridad y Prevención del Fraude, Keolis Lyon

Fabien Gaurat es Director Adjunto de Seguridad y Prevención del Fraude del Grupo KEOLIS Lyon. Tiene un máster en Política de Seguridad por el Instituto de Estudios Políticos de Toulouse y es auditor de la 28ª sesión nacional del Instituto Nacional de Altos Estudios de la Seguridad y la Justicia (INHESJ). Tiene 14 años de experiencia en el ámbito de la seguridad del transporte público, trabajando para varias redes en Francia. Durante 10 años supervisó el Puesto de Mando de Seguridad, la protección por vídeo y la seguridad privada en la red de Lyon. En 2022, se incorporó a la sede del Grupo Keolis como Director Adjunto de Seguridad y Prevención de Fraudes.



Ginefri, Pierre

Director Adjunto de Sistemas Ferroviarios y Guiados, Ministère de la Transition écologique

Oficial de la Marina francesa de 1992 a 2007, Pierre Ginefri se embarcó en dos ocasiones y estuvo destinado en el Estado Mayor y en el Gabinete del Ministro. Comenzó su nueva carrera como administrador civil en el departamento de Marne, donde dirigió el departamento de Seguridad, Prevención de Riesgos y Gestión de Crisis. Regresó a París en 2010 como parte de la delegación de seguridad vial, donde ocupó tres puestos como director adjunto de educación vial y permiso de conducir. Finalmente se incorporó al Ministerio de Transportes en 2019 como director adjunto encargado de la seguridad ferroviaria, la interoperabilidad y la seguridad.



Goffin, Olivia

Project Officer for Prevention and Security Policies, Safe.brussels

Olivia Goffin es encargada de proyectos en Safe.brussels. Sigue varios temas y misiones transversales del Plan Global de Seguridad y Prevención: Movilidad y Seguridad Vial, Medio Ambiente e Incivildades, Seguridad por Diseño, Cibernética. Actualmente dirige un proyecto de la Guía de Seguridad por Diseño para prevenir y actuar contra el acoso sexual y de género en el espacio público. Olivia Goffin tiene un Máster en Ciencias Políticas por la Universidad Libre de Bruselas. Se licenció en Relaciones Internacionales por la Universidad Estatal Lomonossov de Moscú y estudió en el Instituto Superior de Traductores e Intérpretes de Bruselas.



Gonzalez-Demichel, Christine

Inspector General, INSEE & Head of the Ministerial Statistical Service for Internal Security (SSMSI), Ministry of the Interior, France

Christine González-Demichel es Inspectora General del Instituto Nacional de Estadística y Estudios Económicos de París (INSEE). Graduada por la École nationale de la statistique et de l'administration économique (ENSAE París), comenzó su carrera en 1981 en el Ministerio de Justicia y luego ocupó diversos cargos en el INSEE y en varios ministerios. Desde septiembre de 2018, es jefa del Servicio Estadístico Ministerial de Seguridad Interior (SSMSI). El SSMSI, creado a finales de 2014 en el seno del Ministerio del Interior, pertenece al servicio estadístico oficial en el sentido de la Ley nº 51-711 de 7 de junio de 1951, coordinado por el INSEE y evaluado por la Autoridad Estadística Oficial.



SEGURIDAD EN LA MOVILIDAD



Guitard, Bénédicte

Delegada regional de seguridad en el transporte, Île-de-France Mobilités

Bénédicte Guitard fue destinada al Ministerio de Defensa, Interior y Justicia y, en particular, dirigió el servicio de comunicación de la policía nacional. Durante estos años en ministerios soberanos, pudo especializarse en temas de seguridad y tener un conocimiento detallado de la organización de la seguridad en Francia. En 2020, se unió a la movilidad de Île-de-France Mobilités y a la misión de seguridad para ocupar el cargo de Delegada regional de seguridad.



Halliday, Holger

Funcionario del Ministerio Federal Alemán de Asuntos Digitales y Transporte

Holger Halliday, funcionario ejecutivo del Ministerio Federal Alemán de Asuntos Digitales y Transporte desde abril de 2020, tiene un máster en Política Internacional y Derecho Internacional por la Universidad de Kiel (Alemania). Antes de incorporarse al Ministerio, trabajó en una agencia de noticias y en una empresa emergente. En la división de Política de Seguridad de la UE, Seguridad y Asuntos de la OTAN en el Transporte y la Logística, Holger Halliday ha trabajado en varios expedientes relacionados con la seguridad a nivel nacional, europeo e internacional, y recientemente ha sido el anfitrión de la 15ª Reunión Anual del Grupo de Trabajo Internacional sobre Seguridad del Transporte Terrestre.



Kujacinska, Magdalena

Project Director, Security Office, Polish State Railways (PKP)

Magdalena se incorporó a los Ferrocarriles Estatales de Polonia en 2013. Ha sido responsable de garantizar y mejorar la seguridad física en las estaciones de tren de la empresa. También tiene una gran experiencia en la cooperación diaria con la policía, los servicios de emergencia y otras fuerzas del orden en materia de seguridad ferroviaria. Desde 2014 es secretaria del Equipo central de seguridad en las zonas ferroviarias y en los trenes establecido en Polonia por un acuerdo entre representantes de servicios, transportistas ferroviarios y administradores de infraestructuras.



SEGURIDAD EN LA MOVILIDAD



Kurshitashvili, Nato

Gender Specialist, Transport Global Practice, World Bank

Nato Kurshitashvili es especialista en cuestiones de género en la Práctica Global de Transporte del Banco Mundial, y se ocupa de las operaciones de transporte en Europa y Asia Central, así como de determinados proyectos en Oriente Medio y el Norte de África, y dirige parte del trabajo analítico global y regional y el diálogo político con los gobiernos en relación con el género en el sector. Anteriormente, trabajó como asesora principal en materia de género en el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD), abarcando proyectos en una amplia gama de sectores, principalmente de infraestructuras. Nato es licenciada en Política Social y Desarrollo por la London School of Economics and Political Science, y tiene un máster en Políticas Públicas por la Universidad Central Europea.



Latulippe, Jocelyn

Director, Security and Control, STM

El Sr. Jocelyn Latulippe comenzó su carrera policial en 1988 en la Sûreté du Québec. En 2013 alcanzó el título de Director General Adjunto de la Sûreté du Québec. A continuación, el Sr. Latulippe se especializó en la seguridad de los transportes asumiendo el cargo de Director Adjunto de Operaciones del Servicio de Policía Nacional de Canadá para América del Norte. Ahora es responsable de la Seguridad y el Control de la Société de transport de Montréal, que tiene el mandato de garantizar la seguridad de los clientes, el personal y la infraestructura de los sistemas de autobús y metro de la STM, así como la aplicación de diversas normativas, incluida la de las tarifas.



Lavaux, Sophie

Director General de Safe.brussels y alto funcionario de la Región de Bruselas-Capital

Sophie Lavaux es licenciada en Criminología, tiene un máster en Estudios Europeos y otro en Gestión de la Administración Pública. También posee un Certificado Universitario en Estudios sobre Terrorismo y Radicalización y un Máster en Gestión de Crisis y Planificación de Emergencias. un Máster en Gestión de Crisis y Planificación de Emergencias. La Sra. Lavaux era analista política en la Seguridad del Estado. Posteriormente, pasó gran parte de su carrera en el Centro Nacional de Crisis donde fue Directora Operativa. Desde 2021, es la directora general de Safe.brussels, al tiempo que ocupa el cargo de de la Región de Bruselas-Capital.



Loukaitou-Sideris, Anastasia

Profesora distinguida de Planificación Urbana y decana asociada de la Escuela de Asuntos Públicos Luskin de la UCLA

Anastasia Loukaitou-Sideris es profesora distinguida de Planificación Urbana y decana asociada de la Escuela de Asuntos Públicos Luskin de la UCLA. Es autora de 13 libros y más de 100 artículos sobre temas relacionados con la movilidad y la seguridad, los viajes de las mujeres, la falta de vivienda en el tránsito, la seguridad del tránsito, el desarrollo orientado al tránsito, el desarrollo del ferrocarril de alta velocidad, la revitalización del centro de la ciudad, la gentrificación y el desplazamiento. Ha sido consultora de la Asociación de Gobiernos del Sur de California, el Metro de Los Ángeles, el Departamento de Transporte de Los Ángeles, la Junta de Recursos del Aire de California, American, Fehr and Peers, STV Incorporated, Kounkuey Design Initiative, Project for Public Spaces, Los Angeles Neighborhood Initiative y varios gobiernos municipales.



Lovisa, Patrice

Director del Departamento de Autobuses y Tranvías de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), UTP

En 1990, Patrice Lovisa se incorporó a la RATP como Director Adjunto de Mantenimiento en el depósito de Croix-Nivert, en el Departamento de Autobuses de Material Rodante. También fue Director de Mantenimiento en el centro de autobuses de Les Lilas y Director de Transporte en el centro de Pleyel. A continuación, ocupó diversos cargos, como el de Director del Centro de Autobuses de Malakoff, Jefe de la unidad de Desarrollo de Competencias de los Operadores, dentro del Departamento de Gestión Social e Innovación. También ocupó el cargo de Jefe de Recursos Humanos del Departamento de Mantenimiento de Equipos y Sistemas Espaciales, tras lo cual pasó a ser Director. Actualmente es Director del Departamento de Autobuses y Tranvías, función que asumió en junio de 2011.



Meyer, Christian

Interventor General y Director Adjunto de la Policía Regional de Transportes del Ministerio del Interior en Francia

Christian Meyer es actualmente Interventor General y Director Adjunto de la Policía Regional de Transportes del Ministerio del Interior en Francia. Francia, y antes fue director adjunto del DTSP 93. También ha trabajado como jefe de gabinete y jefe de gabinete adjunto en la DGPN. Antes de eso, trabajó como Comisario General de varios municipios en Francia, incluyendo París XV, París VI, Neuilly-sur-Seine y Trappes. Christian Meyer es licenciado en Derecho y Política de Seguridad por la Universidad de Lyon III y diplomado por el Centro de Altos Estudios. Estudios del Ministerio de Interior (CHEMI). Sus áreas de excelencia profesional son la gestión de grandes estructuras, la gestión de crisis y grandes eventos, y la formación de altos ejecutivos.



Michael Jenkins, Brian

Director, Centro Nacional de Seguridad en el Transporte del Instituto Mineta

Brian Michael Jenkins es el Director del Centro Nacional de Seguridad en el Transporte del Instituto Mineta y, desde 1997, dirige la investigación del Instituto sobre la protección del transporte de superficie contra el terrorismo y otras formas graves de delincuencia. El Sr. Jenkins es licenciado y tiene un máster en Historia, ambos por la UCLA. Estudió en la Universidad de Guanajuato, en México, y en la Universidad de San Carlos, en Guatemala, donde fue becario Fulbright. En 1996, el Presidente Clinton nombró al Sr. Jenkins miembro de la Comisión de la Casa Blanca sobre Seguridad y Protección de la Aviación. De 1999 a 2000, fue asesor de la Comisión Nacional sobre el Terrorismo.



Mottet, Patricia

Jefa del departamento de seguridad del transporte, Aix-Marseille-Provence Métropole

Responsable de seguridad en la DGA Movilidad de la Metrópolis de Aix Marseille Provence desde hace 5 años, Patricia Mottet asegura la gestión estratégica y operativa del contrato de objetivos con la Prefectura de Policía de Bouches-du-Rhône para toda la red metropolitana. Anteriormente responsable de la red interurbana departamental, trabaja desde hace 28 años en el transporte público de pasajeros, donde ha ocupado diversos cargos, en el sector privado y luego en el público, en los ámbitos de la seguridad, la negociación colectiva y la organización del transporte.



Ortega, Ricardo

Director de la Unidad de Seguridad y Protección Civil, Ferrocarril Metropolità de Barcelona (TMB)

Ricardo Ortega cuenta con 20 años de experiencia como jefe de la Unidad de Seguridad y Protección del Metro de Barcelona, habiendo prestado previamente 18 años de servicio en la Guardia Civil, donde fue responsable de diferentes Unidades de Seguridad Ciudadana e Investigación. Además, se ha formado en los campos de la prevención de riesgos, en la sociología de las organizaciones policiales y, más recientemente, en el campo de la ciberseguridad. Su trabajo se centra en la consolidación de la colaboración público-privada en el ámbito de la seguridad y promueve la participación activa de los ciudadanos en muchas de las iniciativas y proyectos en marcha.



Palacios, Angie

Experta en género y movilidad urbana, Banco de desarrollo de América Latina (CAF)

Angie Palacios es especialista senior de la Unidad de Desarrollo Urbano y Economía Creativa de CAF - Banco de Desarrollo de América Latina. En su cargo actual, contribuye al desarrollo de estrategias para reducir las desigualdades en los procesos de planificación del transporte urbano en América Latina, con una visión de interseccionalidad entre el género y otras dimensiones de la desigualdad. Su trabajo se ha centrado en la inclusión e integración de la perspectiva de género en los proyectos de transporte urbano y en la promoción del derecho de las mujeres y las niñas a acceder a la ciudad y sus oportunidades.



Perreault, Samuel

Senior Analyst, Canadian Centre for Justice Statistics and Community Safety, Statistics Canada

Después de estudiar en Sociología en la Universidad de Montreal y en la Universidad de Provenza, realizó estudios de postgrado en análisis criminológico en la Universidad de Montreal y en victimología en el Centro Interuniversitario de Dubrovnik. Durante los últimos 15 años, ha trabajado como analista en el Centro Canadiense de Estadísticas de Justicia y Seguridad Comunitaria de Statistics Canada. Durante este periodo, ha participado en la elaboración de numerosas encuestas y ha sido autor de cerca de treinta estudios sobre temas de delincuencia, seguridad y victimización.



Petersen, Laura

Asesora principal de investigación sobre seguridad, División de Seguridad, UIC

Laura Petersen es licenciada en Ingeniería y Gestión del Medio Ambiente por la Universidad Tecnológica de Troyes (UTT). Es asesora principal de investigación sobre seguridad en la División de Seguridad de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC). Sus áreas de especialización son la gestión de crisis, la comunicación de crisis y riesgos, la accesibilidad y la resiliencia de las infraestructuras críticas. Como parte de su trabajo con el Grupo de Trabajo Covid-19 de la UIC, redactó varios documentos de orientación que ayudaron a los ferrocarriles a responder a la crisis.



SEGURIDAD EN LA MOVILIDAD



Pons, Henri

Vicepresidente del Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), Safety and Security delegate

El Sr. Henri Pons, vicepresidente del delegado de Seguridad y Protección del GART, Vicepresidente de la Metrópolis delegada en Transporte y Movilidad desde 2020, Consejero Departamental de Bouches-du-Rhône delegado de Movilidad Blanda desde 2014, Alcalde de Eyguières desde 2008, Presidente de RTD 13 desde 2015 es muy apegado y sensible a las cuestiones de seguridad y calidad de los servicios en el transporte público.



Ponsioen, Julien

Sargento, Planificación Operativa, Policía de Tránsito de Metro Vancouver

Julien se incorporó a la Policía de Tránsito de Metro Vancouver en 2014 tras 21 años de carrera como paramédico. Julien pasó los primeros años como agente de patrulla y policía de barrio en la Policía de Tránsito de Metro Vancouver. En febrero de 2020, en plena época de Covid-19, puso en marcha un Centro de Vigilancia Comunitaria (CPC) en la estación de Waterfront, el primer centro de vigilancia comunitaria voluntario. Ahora Julien es sargento de planificación operativa, donde trabaja con las ciudades de la zona y el sistema de tránsito para planificar los recursos policiales para grandes eventos.



Pouzenc, Jean-Baptiste

Head of the Prevention coordination mission, RATP

Jean-Baptiste Pouzenc, jefe de la misión de coordinación de prevención, Comandante de policía de RATP Sûreté, adscrito desde el 2 de octubre de 2017 dentro de la seguridad de RATP, Jean-Baptiste Pouzenc está a cargo de coordinar la prevención de la delincuencia. Adscrito a la RATP Sûreté después de haber trabajado en la Prefectura de Policía en varios servicios de seguridad pública, es responsable de la coordinación de la prevención. Como tal, está a cargo del programa de prevención de la delincuencia y a cargo de las relaciones externas con los actores de seguridad dentro de los organismos de prevención del delito.



Rouffin, Christine

Directora del Observatorio de Prevención y Seguridad de Bruselas, Safe.brussels

Christine Rouffin es licenciada en la Facultad de Filosofía y Letras y se especializó en política de seguridad urbana y gestión pública en la Universidad Libre de Bruselas. Dirige el Observatorio de Prevención y Seguridad de Bruselas desde 2014. La Sra. Rouffin contribuyó al desarrollo del mecanismo de lucha contra la polarización y la radicalización violenta para la Región de Bruselas-Capital, así como a la creación de Safe.Brussels y a la elaboración del plan regional de Prevención y Seguridad. También es miembro del Consejo de Administración del CIPC desde octubre de 2011.



Sautejeau, Florence

Delegada General Union des transports publics et ferroviaires (UTP)

Florence Sautejeau comenzó su carrera en 1995 como periodista en Liaisons Sociales antes de incorporarse, cuatro años después, a la Asociación Francesa de Empresas Privadas (AFEP) como Directora de Asuntos Sociales. En 2006, fue nombrada asesora social de Gérard Larcher, ministro de Trabajo, y luego presidente del Senado. En 2012, Florence Sautejeau se incorporó a la Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP) como Directora de Asuntos Sociales, y luego pasó a ser Directora General Adjunta. En julio de 2020, fue nombrada consejera de «Trabajo y Empleo» en el gabinete del Primer Ministro. Desde el 7 de febrero de 2022, ocupa el cargo de Delegada General de la Unión de Transportes Públicos y Ferroviarios (UTP).



Scherer, Sylvie

Director, Prevention and Security Mission, Institut Paris Région

Sylvie trabaja como directora de la Misión Prevención Seguridad (MPS) en el Instituto París Región. Como agencia regional de urbanismo y medio ambiente, el Instituto ofrece una experiencia multidisciplinaria para abordar todas las cuestiones relacionadas con el desarrollo de los territorios. La MPS trabaja sobre los fenómenos de inseguridad y victimización, las políticas y los mecanismos de seguridad y prevención de la delincuencia, así como sobre las prácticas y los conocimientos técnicos en materia de seguridad urbana. Se posiciona como un observatorio, un centro de recursos y una plataforma de intercambio.



SEGURIDAD EN LA MOVILIDAD



Thillaye, Renaud

Director de Asuntos Públicos, Eurostar

Renaud Thillaye es director de asuntos públicos de Eurostar desde 2019. Es responsable de las relaciones con los gobiernos y las partes interesadas en áreas estratégicas como la política de transporte y ferrocarril, las normas y la gestión de las fronteras, los derechos de los pasajeros y los asuntos de la UE. Tiene experiencia en política y análisis de políticas en Francia y el Reino Unido, habiendo trabajado para el gobierno local, así como para un grupo de reflexión y para la asesoría empresarial Flint Global en Londres. Es licenciado por Sciences-Po París y la London School of Economics.



Van den Broeck, Dennis

Director de actividades operativas de seguridad de la red y control de billetes, STIB-MIVB

Dennis Van den Broeck es Coordinador de Datos Empresariales en la Unidad de Servicios de Apoyo sobre el Terreno (SUFS) de la STIB. Es responsable de informar sobre todas las actividades de esta unidad, que incluye los servicios prestados a los tres modos de transporte (metro, tranvía y autobús), así como la seguridad y el control de billetes. Coordina la provisión de indicadores relevantes para medir el nivel de actividad y rendimiento con vistas a aumentar la satisfacción y la experiencia de los clientes internos y externos. Sus análisis contribuyen a la puesta en marcha de vías de mejora destinadas a optimizar los procesos y alcanzar los objetivos.



Versmissen, Pierre

Head of Brussels Intercommunal Transport Company (STIB-MIVB) section, Bruxelles Mobilité

Pierre Versmissen estudió ingeniería eléctrica en la ECAM de Bruselas. Trabajó durante 15 años en una oficina de ingeniería especializada en infraestructuras y edificios (Tractebel Engineering). Lleva 9 años trabajando para la STIB, y actualmente es Jefe de la sección STIB-MIVB bajo el paraguas de Brussels Mobility.



SEGURIDAD EN LA MOVILIDAD



Verstraeten, Quentin

Project Manger Engineer, Bruxelles Mobilité

Quentin Verstraeten es Ingeniero Jefe de Proyecto en la remodelación de espacios públicos para Brussels Mobility. Supervisa la gestión de proyectos viales (estudio, preparación, seguimiento y ejecución de proyectos de desarrollo), así como de la seguridad de los espacios públicos. Entre estos proyectos se encuentran la construcción de una terminal de cruceros digna de una capital internacional (Realización de la Terminal de Cruceros de Bruselas); el desarrollo de la arteria logística en un bulevar urbano (Calzada de Vilvoorde); el desarrollo de la superficie del proyecto Pulsar Erasme (sitio de depósito para el metro automatizado); y la transformación de la rotonda en una verdadera plaza urbana, cerca de las instituciones de la UE (Schuman).



Villegas, Daniel

Fundador y Director General, LISA Institute

Daniel Villegas es el Fundador y Director General del Instituto LISA, un instituto de formación y certificación profesional especializado en la formación en Análisis de Inteligencia, Criminología, Estrategia, Prospectiva y Ciberseguridad. El Sr. Villegas asesora a infraestructuras críticas, así como a agencias gubernamentales y organizaciones internacionales como la OTAN en materia de análisis de inteligencia y análisis estratégico para la seguridad y la defensa. Anteriormente, durante casi 10 años, fue Jefe de Análisis e Investigación de la Unidad de Seguridad del Metro de Barcelona.



Vosgiens, Paul

National Cynophile Referent, Railway Security Department, SNCF voyageurs

Paul Vosgiens se incorporó a la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) en 1998 como agente de Vigilancia General. Después pasó a ocupar puestos de gestión operativa, principalmente en relación con la actividad canina, y dirigió proyectos como la creación de la Unidad de Perros Detectores de Explosivos y la creación de 15 equipos caninos de defensa para la COP 21 y la Eurocopa 2016. En la actualidad es el Referente Nacional Cinófilo del Departamento de Seguridad Ferroviaria de la SNCF, así como un Primer Lugar de Trabajo del INRS.

Thank you for your participation

Merci pour votre participation

Gracias por su participación

Una iniciativa de:

En colaboración con:



CENTRO
INTERNACIONAL
PARA LA
PREVENCIÓN
DE LA CRIMINALIDAD



IHEMI
INSTITUT
DES HAUTES ÉTUDES
DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR



MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Canada



Québec



Union des Transports
Publics et ferroviaires

100 YEARS
ANNIVERSARY



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS



ADVANCING
PUBLIC
TRANSPORT