

Foro Temático.

Nuevas herramientas tecnológicas y económicas: oportunidades para una movilidad urbana integral

SEPTIEMBRE - OCTUBRE DE 2017. DOCUMENTO DE SÍNTESIS.

Las nuevas herramientas tecnológicas de tipo ITS (Intelligent Transport System) habilitan mejoras sustanciales en los sistemas de transporte urbano, tanto a nivel de gestión de las infraestructuras como habilitando nuevos servicios de movilidad.

El Foro Temático tuvo como propósito discutir sobre las implicancias a nivel de planificación y regulación la incorporación de estas herramientas, lo cual abrió dos ejes de debate:

1. El manejo de la información, cuyos altos volúmenes y diversidad son esenciales a la implantación y funcionamiento de las nuevas herramientas tecnológicas, a través de las preguntas:

¿Qué niveles de información estamos dispuestos a compartir en pos de una mayor eficiencia en nuestra experiencia cotidiana de la movilidad urbana?

¿Qué condiciones deberían darse para garantizar un manejo seguro de los datos que las distintas tecnologías acumulan?

2. Las potencialidades y necesidades, en términos de políticas públicas, de los nuevos servicios de movilidad urbana, a través de las preguntas:

¿Cuáles son las oportunidades y los desafíos que presentan los nuevos servicios de movilidad para la regulación del sector transporte? ¿Hacia dónde debería orientarse la política pública respecto de las nuevas “movilidades compartidas” en las ciudades argentinas?

A modo de síntesis, los aportes sobre el primer eje giraron en torno a las siguientes cuestiones:

- Existe un consenso sobre la inevitabilidad del giro en la gestión de la movilidad hacia un modelo con uso intensivo de tecnología, lo cual generará volúmenes cuantiosos de datos que presentan tanto oportunidades como amenazas. Dados los beneficios que la posibilidad de almacenar y procesar datos a través de las ITS genera en términos tanto de planificación como de experiencia del usuario, no parece viable -o deseable- intentar frenar esta tendencia.

- Un uso potencial de la tecnología al servicio de la movilidad segura y eficiente es la colocación de dispositivos de localización en los vehículos, que podrán servir tanto a los fines de gestionar el tránsito como de sancionar infracciones.
- La problemática en torno al uso de los datos para fines espurios deberá ser sujeta a control por parte de los poderes públicos. Para ello, las herramientas tradicionales no se adaptan de forma adecuada. Será clave en este sentido la formulación jurídica de los contratos de adquisición de datos.
- El marco jurídico sobre el que se apoya la actuación de los profesionales de ITS en el contexto local no está claramente definido. Sin embargo, pueden referirse a regulaciones de otros países que ya han avanzado en la materia.
- Existe una tensión latente entre el interesado (el que genera la información) y el poseedor (el que la almacena) de los datos. Sin embargo, en otras áreas con la misma sensibilidad en el manejo de la información, no existe una preocupación del ciudadano tan manifiesta como en el caso de los servicios de movilidad que requieren conocer la localización para gestión de tránsito y otros fines.
- A fin de evitar que se genere ansiedad en la ciudadanía, es clave el trabajo de comunicación acerca de los beneficios que produce el tratamiento de la información almacenada, el objetivo de ese tratamiento y los resguardos que toman para evitar usos indebidos.
- La proliferación de APPs de movilidad tiene la potencialidad de generar información de gran valor para la planificación. Los avances en la colaboración del sector privado con las empresas que poseen los datos son claves para mejorar los procesos de planificación, operación y gestión de la movilidad. Se requieren procedimientos relativamente simples que arrojan valiosos resultados.
- La potencialidad de las nuevas tecnologías recae asimismo en la posibilidad de sustituir los métodos tradicionales de planificación del transporte, que resultan costosos en la toma de información y tienen mayor margen de error. El acceso a los datos es vital para optimizar las herramientas y por tanto las soluciones propuestas, ya sea por parte de gobiernos, empresas, investigadores o ciudadanos.
- En vista de la escasa capacidad de las agencias públicas para controlar o regular la circulación de datos frente a un sector privado en constante evolución y una ciudadanía dispuesta a compartir datos a cambio de beneficios, una política más eficaz es la de datos abiertos, de modo que se evite la monopolización de los datos o la inequidad en el acceso.
- Una política de datos abiertos requiere esfuerzos de *anonimización* crecientes, a fin de preservar el derecho a la privacidad, a través de estrategias de des-identificación. Sin embargo, la creciente capacidad de re-identificación hace necesario pensar en otros ajustes en el marco legal, entre los cuales el énfasis en la transparencia es crucial.

- También es posible pensar en un contexto cultural en gestación en el que no sea relevante desde el punto de vista del ciudadano una protección de la privacidad en un sentido tradicional. Y simplemente contar con un marco legal que penalice las violaciones a la privacidad no consentidas. El desafío está asimismo en que las personas comprendan qué implican sus acciones al compartir datos personales, lo cual remite nuevamente a la transparencia.
- Desde un punto de vista de mercado, existe una potencialidad de democratizar la generación de ganancias, brindando la posibilidad a los individuos (y no solo a las corporaciones) de monetizar los datos que generan.

En cuanto al segundo eje, las principales ideas planteadas fueron:

- La regulación de estos nuevos servicios debería darse en la misma escala que el conjunto de los sistemas de transporte urbano, esto es en principio la escala metropolitana.
- En términos generales, la regulación debería apuntar a la resolución de problemáticas urbanas globales, como ser la promoción de una ciudad más densa, mixta, accesible e inclusiva.
- Más concretamente, la regulación debería apuntar a promover el uso del transporte público colectivo, especialmente los modos “masivos” en los principales corredores, disminuyendo el uso del automóvil particular.
- Los nuevos servicios de movilidad no deberían sustituir a los modos “masivos” (de tipo BRT, subterráneo, ferrocarril) sino actuar en complemento de estos. Esto introduce el concepto de “intermodalidad”, y la necesaria articulación eficiente de los distintos modos en el territorio.
- Los sistemas de vehículos compartidos, especialmente en su modalidad autónoma, introducen una problemática relativa a las condiciones de *asegurabilidad* de los usuarios y probablemente una reformulación del esquema actual de seguros.
- Las necesidades de intermodalidad, pero también de planificación conjunta mencionadas, se pueden ampliar a la logística urbana y transporte de cargas.