



Monopatines, viajes compartidos y taxis: ¿su viaje es seguro?

Especificación de datos de movilidad y su efecto en la seguridad de las víctimas

Resumen

Los/las sobrevivientes de violencia doméstica, violencia sexual y acoso afrontan el trauma que a menudo pasan inadvertidos por la sociedad, y experimentan un dolor y un miedo que pocas personas pueden comprender y que normalmente pueden tener un impacto de por vida. Las comunidades han trabajado incansablemente durante varias décadas para generar recursos de apoyo para las víctimas y, si bien hay muchas historias de éxito, las amenazas que enfrentan los/las sobrevivientes están en constante evolución. Esto es especialmente cierto en la era digital, en la que los avances tecnológicos crean nuevas vías para que los/las agresores/as hagan un uso indebido para acechar, acosar o dañar a otras personas. Por esto es importante que las empresas basadas en la tecnología y los/las funcionarios/as públicos/as comprendan las amenazas que los/las sobrevivientes enfrentan respecto de la tecnología y trabajen para garantizar que su privacidad y seguridad no se vean comprometidas. Un área emergente de preocupación respecto de la privacidad de los/las sobrevivientes es el desarrollo y el uso de la Especificación de datos de movilidad (MDS, por sus siglas en inglés).

¿Qué es la Especificación de datos de movilidad?

Esta tecnología fue diseñada inicialmente para el Departamento de Transporte de Los Ángeles como un modo de rastrear y controlar vehículos autónomos. Sin embargo, la ciudad pronto decidió usarla, además, para ayudar a la ciudad y a los entes reguladores a comprender y gestionar el tráfico del rápido flujo de nuevos vehículos en la industria de la micromovilidad, es decir, empresas que habían lanzado cientos de vehículos operados por el usuario, compartibles y ligeros como motocicletas, motos y monopatines electrónicos en muchas ciudades para viajar trayectos cortos. El uso de la tecnología ha ido expandiéndose a industrias relacionadas de la economía del mercado informal, como los viajes compartidos, y ha comenzado a ser implementada en ciudades a lo largo del país, incluso en Chicago, Portland, Santa Mónica, Seattle y Washington, D.C.

La especificación de datos de movilidad es un lenguaje de datos utilizado por las ciudades para comunicarse con los vehículos conectados. Este lenguaje se diseñó para permitirles a los gobiernos de las ciudades analizar y regular los diversos tipos de micromovilidad, la economía del mercado informal, los taxis y el tráfico de vehículos autónomos que operan dentro de sus fronteras. La especificación de datos de movilidad funciona actualmente mediante tres programas o Interfaces de programación de aplicaciones (API, por sus siglas en inglés):

- La API del proveedor les permite a los entes reguladores buscar información *histórica* (una vez concluido el viaje) acerca del punto de inicio, el punto final, la duración, la distancia, la ruta y el costo de un viaje de un vehículo específico.
- La API de la agencia les permite acceder a las ubicaciones de los vehículos *de forma precisa y en tiempo real* y hace posible que las ciudades envíen instrucciones a los conductores de los vehículos. Por ejemplo, podría permitir que las ciudades desvíen a los vehículos o prohibir el acceso a ciertos barrios para tratar de mejorar el flujo de tráfico.
- La API de la policía permite que los entes reguladores establezcan y envíen orientación normativa acerca de ubicaciones específicas, como límites de velocidad, áreas fuera de los límites y la creación de límites respecto de la cantidad de vehículos en determinadas áreas para garantizar la distribución equitativa del acceso.

En 2018, Los Ángeles comenzó a exigir que las empresas de micromovilidad con permisos de la ciudad compartieran información del estado en tiempo real a través de la especificación de datos de movilidad respecto de sus monopatines y bicicletas sin anclaje. Los/las funcionarios/as han indicado que pretendían expandir la especificación de datos de movilidad a otros métodos de transporte, como los automóviles que se utilizan en viajes compartidos.

¿Qué hay en juego?

La privacidad de la víctima:

Si bien la especificación de datos de movilidad no recopila detalles personales como nombres o domicilios, sería relativamente fácil reconstituir los datos a partir de los elementos que recopila y utilizarlos para descubrir a una persona. Esto significa que la especificación de datos de movilidad puede ser utilizada para identificar y rastrear a ciclistas individuales (víctimas) y revelaría información confidencial como su hogar, trabajo, relaciones, hábitos de viajes, etc.

En la actualidad, se exige que los/las planificadores/as urbanos/as divulguen muy poca información respecto de su recopilación de datos y prácticas de protección. Dependen principalmente de la autorregulación y muchos han comenzado a implementar sistemas de especificación de datos de movilidad sin buscar el aporte de las partes y los/las residentes afectados/as, como los/las intercesores/as y los/las mismos/as sobrevivientes. Quizá peor, aun no han establecido políticas claras para regular la forma en que se utilizan, comparten, almacenan o aseguran los datos de la especificación de datos de movilidad. Esto significa que existen muy pocas protecciones establecidas para evitar que quienes tienen acceso a datos de la especificación de datos de movilidad hagan un abuso del sistema y lo usen para acechar o lastimar a la pareja íntima. Tales actos de acceso malicioso a datos ha quedado bien documentado por gobiernos y empresas de alta tecnología, incluso [Uber](#), [Facebook](#) y la [Agencia de Seguridad Nacional](#) (NSA, por sus siglas en inglés). Incluso si los/las empleados/as del ente regulador actúan de conformidad con un código moral responsable, no existe un método infalible para evitar que los datos de la especificación de datos de movilidad caigan en manos de personas con malas intenciones o en quienes pueden provocar un daño a los ciclistas cuando se transfiere o se filtra información, como queda demostrado en los [informes frecuentes](#) de filtración de datos municipales.

La Seguridad de la Víctima:

Para las personas afectadas por la violencia doméstica o sexual, mantener la seguridad de la información personal es vital. Ningún/ninguna sobreviviente debería estar obligado/a a enfrentar la ansiedad de saber que una persona que desea hacerle daño puede acceder a los datos de su ubicación . El uso de las API de la especificación de datos de movilidad sin amplios mecanismos de protección de la privacidad ni protocolos

de seguridad coloca a los/las sobrevivientes de violencia doméstica, violencia sexual y acecho en un mayor riesgo de sufrir más violencia. [Electronic Frontier Foundation](#) y [ACLU](#) han expresado su gran preocupación al respecto y han presentado demandas que objetan la constitucionalidad del uso de la tecnología. Y debido a que las API de la especificación de datos de movilidad pueden recopilar información de la ubicación en tiempo real, no solo de los datos históricos de viajes, el Centro para la Democracia y la Tecnología (CDT, por sus siglas en inglés) también [ha advertido](#) lo siguiente: “También significa que los/las criminales y otras personas que accedan equivocadamente a la información tendrán un abanico de opciones mucho más amplio para generar un daño. Los/las acechadores/as pueden interceptar a un ciclista”.

Para obtener más información acerca de nuestro trabajo relacionado con la especificación de datos de movilidad y CARS Coalition, escríbanos a safetynet@nnev.org. Para conocer más acerca de CARS Coalition, incluido el estado de la especificación de datos de movilidad en su área, comuníquese con CARS escribiendo a keeley@stopridersurveillance.com.

Actualizamos nuestro material con frecuencia. Visite TechSafety.org para obtener la última versión de este y otros materiales o [póngase en contacto con nosotros](#) si tiene preguntas de seguimiento.

© 2020 Red Nacional para Eliminar la Violencia Doméstica, Red de Seguridad Tecnológica. Financiado por US DOJ-OVW Subvención N.º 2016-TA-AX-K064. Las opiniones, los hallazgos, las conclusiones o las recomendaciones aquí expresados pertenecen a el/la autor/a y no necesariamente reflejan los puntos de vista del Departamento de Justicia (DOJ, por sus siglas en inglés).