

En la ciudad de Buenos Aires, a los días 15 días del mes de marzo de 2021, se reúne el “Consejo Consultivo de los Usuarios” mediante plataforma Zoom, a fin de participar de la Asamblea Ordinaria, conforme la invitación oportunamente cursada a las Asociaciones de Usuarios y Consumidores alcanzadas por la Resolución N° 175/2015.

Siendo las 11.15 horas la Gerenta de Calidad y Prestación de Servicios, Dra. Mariana Isaurralde, da la bienvenida a la primera Asamblea Ordinaria del año y cede la palabra a la Sra. Natalia Riccio para comenzar con el registro de asistencia.

Las asociaciones presentes son:

- ACUDA (Ricardo Espinosa)
- ACyMA (Romina Pignataro)
- ADDUC (Rodolfo Gómez Leonardi)
- ADECEN (Rodrigo Poidomani)
- ADECUA (Sandra González)
- ADELCO (Lisandro Temi Finochietti)
- ADUC (Laura Defilippi)
- CEC (Renato Blaiotta)
- CESyAC (Diego Fontela)
- CODEC (Emma Cabello)
- CODELCO (Natalia Martínez)
- CONSUMO CUIDADO (Lucio Terrasa)
- CONSUMIDOS ARGENTINOS (Román Orlando)
- CRUZADA CÍVICA (Rocío Hijós)
- PROCONSUMER (Ricardo Nasio)
- PROCURAR (Enrique Millán)
- RED ARGENTINA DE CONSUMIDORES (Christian Galindo)
- UCA (Adriana Malek)
- UNADEC (Diego Cabeiro)
- USUARIOS Y CONSUMIDORES EN DEFENSA DE SUS DERECHOS (Claudia Soto)
- UUyC (Claudio Boada y Pilar Olivera)

Seguidamente, la Dra. da la bienvenida también al Subdirector Ejecutivo del Organismo, Dr. Diego Giuliano y presenta al equipo de CNRT, compuesto por:

- En representación de la Gerencia de Calidad: Pedro Larralde, Fernán De la Serna, Diego Santa Cruz, Matías Sainz, Sofía Bahl y Eugenia De Vergilio.
- Por la Gerencia de Servicios de Tecnología de la Información: Gonzalo Varela.
- De la Subgerencia de Fiscalización de Delegaciones Regionales: Mariano Schumacher.

Por último, la Dra. Isaurralde presenta al Ing. Germán Campero, de la empresa Inventu Train, que trabaja en conjunto con la Universidad Nacional de Rosario y da comienzo a la orden del día.

1- Exposición del proyecto “Libreta Digital de Control Horario”.

La Dra. Isaurralde luego de dar la bienvenida, comienza señalando que es el Día Mundial de los Derechos de los Consumidores y cede la palabra al Dr. Diego Giuliano, quien expresa la importancia del trabajo continuo que viene desarrollando el Consejo y lo relevante de las recomendaciones que se realizan en este marco a la hora de tomar decisiones.

Seguidamente, señala que en la asamblea de la fecha se presentará un proyecto que la CNRT está llevando adelante y que es importante que las asociaciones conozcan y difundan, ya que tiene que ver con los derechos de las personas usuarias. Este proyecto es el de la Libreta Digital de control del descanso de los conductores y conductoras, responsabilidad que la CNRT comparte con el Ministerio de Trabajo de la Nación. Además, expresa la posibilidad de controlar e incidir en un tema que tiene mucho que ver con la seguridad vial y también con el derecho de los trabajadores y trabajadoras al descanso. Por otro lado, las empresas tienen que tener un interés muy grande en lo que significa la no siniestralidad y la reputación del sistema de transporte. Incluir un sistema de control que no se preste a manipulaciones, alteraciones, falsificaciones. En este sentido, se firmó un convenio entre el Ministerio de Trabajo de la Nación, el Ministerio de Transporte -a través de la CNRT- con la Universidad Nacional de Rosario, para poder desarrollar este sistema de Libreta Digital. Comenta, además, que la prueba piloto consiste en cinco prototipos que se pondrán en cinco micros a manera de prueba en todo el país y cede la palabra al Ing. Campero, integrante del grupo de desarrollo que lleva adelante el proyecto, para que exponga frente al Consejo los detalles del mismo.

Por su parte, el Ing. comparte pantalla para explicar los detalles de la prueba piloto del proyecto Libreta Digital de Control Horario.

En primer lugar, aclara que en un principio la prueba piloto se va a realizar en micros de larga distancia y que las empresas ya están seleccionadas, pero que luego puede ser extrapolado a cualquier medio de transporte.

Seguidamente, explica que el objetivo del proyecto es implementar una solución tecnológica que permita reemplazar la Libreta de trabajo de papel, para poder tener de manera digital la jornada laboral y el descanso. Cuando un chofer se suba a una unidad da inicio a su jornada a través de una validación de datos biométricos, como puede ser la huella digital, escanear su DNI o su licencia de conducir; cuando esa persona finaliza el viaje a través de una verificación igual al inicio se desloguea y queda registrado el tiempo de jornada laboral. A su vez, cuando esta persona vuelve a subirse a otra unidad y vuelve a dar el alta, toma automáticamente el tiempo entre el último viaje y el inicio del nuevo y así se puede determinar el descanso que tuvo esa persona. Esta información es accesible por todas las consolas.

Además, detalla que este sistema permite generar alertas tempranas. De esta manera, si una persona se registró antes de las 8 horas, se genera un alerta que llega a Fiscalización y a los interesados en estos controles, para que sepan que hay una unidad que está circulando con una persona que no cumplió con el descanso reglamentario. Lo mismo si superó la jornada laboral. Además, el sistema va a validar que la licencia esté habilitada, que la unidad esté en regla, lo que puede hacer más efectiva la fiscalización.

Por otra parte, agrega que en una primera etapa se va a ejecutar el cinco empresas: Empresa Argentina, Crucero del Norte, Vía Bariloche, Andesmar, El Pulqui/La Tostadense, que fueron seleccionadas en función de los recorridos que realizan, a fin de cubrir todo el ámbito nacional para ver cómo se comporta el equipo en diferentes zonas, ya que hay regiones con menor conectividad.

El Ing. señala que hasta el momento el proyecto está en Fase 1 ya se relevaron las unidades a fin de poder diseñar un equipo acorde y que sea único, que se pueda instalar en cualquier unidad. Ya se instaló una primera versión en un micro de Empresa Argentina que realiza el recorrido Rosario – Mar del Plata y se empezó a recopilar la primera

información, los primeros datos, para comenzar con los primeros análisis. Eso está en marcha hace un mes, con muy buenos resultados.

A continuación, comenta que el diseño de la prueba piloto incluye que la unidad tiene gps, de esta manera cuando una persona se registra/desregistra indica la georreferenciación; tiene además un lector de identificación; va a tener una batería de reserva porque si bien va a estar conectado directo a la tensión si se llega a desconectar va a tener una duración de más de 1 hora. También va a tener conexión 4G para transmitir los datos y WIFI para cuando tenga buena conexión; además va a incluir una tarjeta de contacto para en un futuro incluir más prestaciones. Explica que la idea es que no sea un limitante tecnológico sino modernizar las unidades y que se puedan incorporar mayores controles a futuro. Toda la información recopilada es enviada a un servidor para poder visualizarlo a través de un celular o una computadora.

Por otro lado, el Ing. muestra fotos del diseño del equipo, el proceso de armado de la consola que está en prueba piloto y la implementación en una unidad, así como la información que se puede visualizar en las computadoras.

Por último, señala que la solución final abarca mucha más información e implementaciones, como un detector de fatiga para detectar si un chofer está con señales de somnolencia, un botón de pánico, un DVR con cámaras que se puedan ver de forma remota; y remarca que la solución tecnológica trae muchas ventajas y la idea es reemplazar la tarjeta, modernizar las unidades, brindar mayor seguridad y disminuir los accidentes.

Luego de la exposición del Ing, el Dr. Giuliano explica que lo que se denomina la solución definitiva tiene que ver con una escalada del proyecto que tiene que pasar por aspectos previos a cumplimentar, pero el objetivo es esa solución que es muy importante para la seguridad del transporte.

Seguidamente, la Dra. Isaurralde remarca el contraste que implica este salto tecnológico teniendo en cuenta que en la actualidad la libreta es en papel y se completa a mano, tanto para el control por parte del Estado, como para el control interno de las empresas y para velar por la seguridad de los pasajeros y las pasajeras.

La Secretaria Ejecutiva le cede la palabra a Mariano Schumacher para que explique cómo se desarrolla en la actualidad el control de la Libreta.

Por su parte, Mariano Schumacher celebra la tarea que se está llevando adelante en digitalizar y reemplazar lo que hoy es una herramienta de control obsoleta, señala la complejidad que acarrea la libreta en papel al ser completada a mano y ser fácil de adulterar. Además, comenta que se han detectado conductores con dos o tres libretas con distintos horarios. Agrega que considera que este avance además de servirle a la CNRT como organismo de control para la seguridad de los pasajeros transportados y de terceros, también es una herramienta para el conductor que es un empleado y muchas veces no les reconocen las horas que trabajan.

Respecto a los controles actuales, señala que los inspectores cargan el número de DNI en los equipos electrónicos (PDA) y eso queda registrado; se controla también la libreta, que los datos que estén en ese momento de control no sean falsos ni enmendados, que los números sean claros y lleva mucho tiempo detectar ese tipo de infracciones debido al seguimiento que hay que realizar.

Pide la palabra el Sr. Claudio Boada para consultar sobre los tiempos de ejecución del proyecto piloto y los plazos de instalación.

En respuesta, el Ing. Campero le comenta que respecto a la prueba piloto un equipo ya está instalado y para fines de marzo tienen pensado instalar uno o dos más y no debería pasar mucho tiempo más para que estén las cinco unidades funcionando. De acuerdo a los resultados se medirá el tiempo de implementación de la prueba piloto para pasar a una versión final o ya al producto en sí. Puede llevar un par de meses recopilar la información, posiblemente sean 6 meses más. La idea es llegar a la temporada que viene ya con el producto. Hoy en día en Empresa Argentina está funcionando muy bien, porque generalmente en ese recorrido utilizan los mismos choferes, se puede saber cómo descansaron y se está validando esa parte del sistema.

Respecto a la instalación de los equipos, señala que es relativamente rápida, una vez que esté terminado el producto, pero que dado a la cantidad de unidades existentes puede llevar un tiempo. Además, remarca que están enfocados en la prueba piloto para este año ya tener desarrollado el producto complementamente y que no va a pasar del mes de abril

para que estén las cinco instaladas, lo que posibilitará la información de cómo funciona el equipo y dónde mejorarlo.

Vuelve a solicitar la palabra el Sr. Boada para preguntar acerca del costo del equipo y la cantidad de componentes son nacionales e importados.

El Ing. Campero comenta que hoy por hoy en la prueba piloto hay algunos equipos que son importados y que ya se están desarrollando en el ámbito nacional, por ejemplo la placa electrónica que se está usando una de prototipo pero que ellos pueden fabricarla. Algunos componentes se compran afuera pero no son productos que se tienen que importar exclusivamente para eso, sino que se planteó que sea de uso de masivo, de estantería, para que cambiarlo o reemplazarlo no sea una limitante. Además, agrega que fue diseñado para que cualquier taller mecánico lo pueda desarrollar y el armado y montaje está hecho para que pueda salir rápido, en pocas horas; con lo cual en un día se puede fabricar y en una mañana se puede instalar. Está realizado para que sea escalable exponencialmente y la idea es que no sea un equipo costoso, sino que sea accesible y que sirva no sólo para fiscalización sino para hacer más eficiente el mantenimiento de las unidades, ya que en la solución final pueden registrar muchas cosas de mantenimiento, o de consumo de combustible para hacer más eficientes los recorridos y servicios. Esto va a traer beneficios, además de en seguridad, económicos.

Toma la palabra nuevamente el Sr. Boada para expresar la importancia de que pueda ser armado y montado en cualquier taller mecánico, pensando en las PYMES y empresas recuperadas. Remarca que es muy interesante la instalación de esta herramienta, por un lado respecto al tema de bajar la siniestralidad y por otro lado, pensado como un desarrollo local, así que felicita la iniciativa.

Solicita la palabra el Sr. Ricardo Nasio para consultar si el WiFi puede beneficiar a los usuarios cuando suban a la unidad, a lo que Campero le responde que la unidad va a poder comunicarse por sí sola con un chip de seguridad o por WiFi en las terminales de ómnibus que tengan WiFi disponible. Aclara que el equipo va a estar recibiendo y enviando información constantemente, la consola puede levantar una red de WiFi dentro del colectivo para que los usuarios se puedan conectar pero hoy no está pensado de esa forma, es cuestión de adaptarlo y poner una antena WiFi para que funcione como módem.

Por otro lado, Natalia Martínez, de CODELCO, consulta acerca de quiénes son los primeros en recibir las alertas. El Ing. le responde que los responsables deberán ser definidos por la CNRT y el Ministerio de Trabajo, las alertas pueden llegar por correo electrónico o por teléfono a infinitas personas. También señala que toda la información estará encriptada, de forma que no se pueda interferir, ya que es privada, sensible y va a llegar a los responsables.

En este punto, el Dr. Giuliano señala que las alertas tienen una doble dimensión: la Secretaría de Fiscalización del Ministerio de Trabajo de la Nación y la CNRT. Agrega también que todo el proyecto requiere de varias combinaciones, ya que requiere acuerdos tanto con el Ministerio de Trabajo como con las asociaciones gremiales y con las asociaciones de usuarios también. Comenta que hace dos semanas se aprobó el acuerdo con la UNR por parte de la Jefatura de Gabinete de la Nación y que desde ese momento consideraron importante involucrar a las asociaciones, ya que al modificar considerablemente la situación actual es necesario el apoyo de las personas usuarias para completar el proyecto.

Pide la palabra el Sr. Espinosa para consultar cómo sigue el proceso con el resto de las empresas una vez terminada la prueba piloto.

En respuesta, el Dr. Giuliano aclara que la escalada del proyecto tiene que ir cumpliendo etapas, que lo primero es generar la prueba piloto en las cinco empresas que tienen la particularidad de cubrir las rutas del país. Luego de validado eso, comenzaría el trabajo con las cámaras de transporte y con los gremios.

Seguidamente, la Dra. Isaurralde le da la bienvenida al Sr. José Arteaga, Director Ejecutivo de la CNRT, quien por otros compromisos laborales no pudo conectarse al comienzo de la Asamblea.

El Director agradece a las asociaciones la constancia y el compromiso que tienen siempre por el control del transporte; y a su vez expresa la relevancia de que todo el conjunto de instituciones y organizaciones civiles que defienden a los usuarios del sistema de transporte pueda compartir esta innovación tecnológica que se quiere implementar.

Toma la palabra Mariano Schumacher para preguntarle al Ing. Campero sobre la conectividad del equipo para registrar los datos, ya que en muchas rutas del país la señal es nula.

En respuesta, el Ing. explica que el equipo funciona online y offline, cuando queda fuera de línea sigue almacenando la información y cuando recibe señal envía paquetes de datos con toda la información; y si un chofer tiene que iniciar el viaje en una terminal donde no hay conectividad, le permite iniciar igual con información que ya tiene cargada el equipo y lo almacena; una vez que recibe datos, manda todo el paquete con toda la información.

Seguidamente, el Sr. Schumacher le consulta por cómo es el ingreso y validación del chofer, a lo que el Ing. Campero le responde que el chofer ya está registrado en el equipo y lo que hace es ingresar su número de DNI, su ID de operador y escanea su huella digital. En el próximo prototipo se escaneará también el DNI. Agrega que es importante resaltar que la validación debe ser hecha al inicio y al final. Respecto a los usuarios, va a estar cargada la lista de pasajeros, se va a poder escanear el membrete de las valijas, la idea es que todo eso quede en un sistema para que en el caso de un extravío eso se pueda localizar más fácil.

En este punto, la Dra. Isaurralde agradece el aporte valioso de Germán Campero y resalta la importancia del salto tecnológico que implica el paso de la libreta papel a la Libreta Digital y el trabajo tan interesante que se está desarrollando, a la vez que lo invita a compartir los resultados de esta Fase 1 cuando esté finalizada para en el ámbito del Consejo realizar aportes y consultas.

Solicita la palabra nuevamente el Sr. Boada para consultar si se tuvo contacto con alguno de los grupos de padres y familiares de víctimas de siniestros viales y si se les presentó el plan o se recibió alguna devolución respecto al proyecto.

El Director Ejecutivo señala que en esta primera etapa se quiere tener la totalidad del prototipo terminado, que en este primer desafío tiene que ver con el descanso de los choferes; y el segundo desafío, mayor, es poder controlar online la velocidad de las unidades. Luego, invita a las asociaciones participantes del Consejo a compartir si en sus propias organizaciones, localidades y provincias tienen contactos o referencias que

permitan formalizar una presentación y vincular el proyecto con estas organizaciones de familiares.

Al respecto, el Dr. Giuliano resalta la mirada que las asociaciones aportan y que debido a eso se respaldan mucho en las organizaciones civiles para trabajar en diálogo con todos los sectores involucrados. Destaca que la mirada de las madres y los padres de víctimas de siniestros viales será muy importante y va a ser incorporado y reitera el pedido a las asociaciones para poder tener un alcance nacional respecto a este punto.

Siendo las 12:25, la Secretaria Ejecutiva agradece nuevamente la asistencia de todas las asociaciones, al Ing. Germán Campero y al equipo del Organismo presente y da por finalizado el encuentro. Se establece la próxima Asamblea para el día 19 de abril de 2021 a las 11 horas, bajo idéntica modalidad.

“Atento el carácter virtual de la Asamblea celebrada, la presente Acta deberá ser suscripta por los asistentes en la primer convocatoria presencial que se efectúe”