



APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN Y LA GESTIÓN DE UN PROGRAMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN LA REPÚBLICA DOMINICANA Y DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL GRAN SANTO DOMINGO – AIPMUS.
5.1 – MESA LOGÍSTICA Y MEDIDAS ESTRATÉGICAS.

INFORME 3

ESTATUS PLAN DE TRABAJO Y REPORTE DE ACTIVIDADES

PERIODO:

Del 8 febrero al 8 marzo de 2023

Fecha: marzo 2023



This Photo by Unknown Author is licensed under CC BY-ND



Consultor individual

Autores: Alejandro Rojas

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

Tabla de Contenido

1.	INTRODUCCIÓN.....	3
2.	OBJETIVOS	3
2.1	Objetivo general	3
2.2	Objetivos específicos:	3
3.	INFORME DE ACTIVIDADES.....	4
3.1	Contexto	4
3.2	Hallazgos.....	4
3.3	Actividades realizadas	4
4.	RELACIÓN CON PLAN DE TRABAJO	6
5.	CIERRE	8
6.	SECCIÓN ANEXOS	10

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye el Informe 3 de la consultoría enmarcada dentro del Programa de Apoyo a la implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (AIPMUS) del Gran Santo Domingo en desarrollo con fondos de la Unión Europea administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), particularmente contiene el informe del periodo de actividades comprendido del 8 de febrero al 8 de marzo de 2023 y su impacto en el plan de trabajo.

Concretamente contiene las actividades desarrolladas en el periodo a reportar y su impacto en la consecución de los objetivos generales y específicos a cubrir, así como el cumplimiento del cronograma de trabajo.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Acompañar y asesorar al INTRANT en estrategias y políticas de mejoramiento de la logística urbana y su relación con el puerto en el GSD, en una visión de conjunto del Nodo Logístico Metropolitano.

El objetivo incluye la priorización de problemáticas identificadas y construcción de soluciones, en consenso con los actores involucrados, a través de la implementación de Piloto o pilotos, de las iniciativas que faciliten la consecución del objetivo general.

La consultoría mantendrá la visión de fortalecimiento de capacidades operativas del hub logístico del Gran Santo Domingo, y aumentar la competitividad de las exportaciones e importaciones de República Dominicana.

2.2 Objetivos específicos:

Los objetivos específicos de la consultoría, detallados en los Términos de referencia son:

1. Diseño de escenarios de discusión con productores, cargadores, especialistas en logística
2. Elaboración de propuestas de regulación de circulación de la carga en el GSD enfocada a disminuir el impacto ambiental y mejorar la eficiencia
3. Desarrollo de una estrategia de concertación con actores claves del sector, como el puerto, generadores de carga, empresas de transporte de carga y comunidad

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

4. Propuestas de mejora de la relación puerto-ciudad e implementación de medidas
5. Seguimiento a pruebas piloto
6. Estrategias de mejoramiento de corredores logísticos
7. Asistencia a reuniones de la mesa logística del GSD y otros escenarios que defina el INTRANT

3. INFORME DE ACTIVIDADES

3.1 Contexto

Dentro de las acciones identificadas para la mejora de la implementación de la Zona de Acceso Restringido (ZAR), reportadas en el informe anterior donde se diagnosticó el estado del proyecto, se identificaron actores y definieron factores de éxito a lograr para la implementación del Centro de monitoreo de Transporte de Carga del INTRANT.

Durante el periodo febrero a marzo, continuó el acompañamiento a la implementación del Centro de Monitoreo mediante seguimiento cercano a la revisión, ajuste y aprobación de cada procedimiento acordado, detección de necesidades de los usuarios del centro de monitoreo y elaboración de material de socialización del Centro al Sector privado para fortalecer la esencia de la mesa de diálogo y sumar voluntades en la implementación del resto del plan de esta consultoría

3.2 Hallazgos

El proceso de revisión y aprobación contó con la participación de cada uno de los departamentos identificados, lo cual permitió un alto nivel de involucramiento y conocimiento de los procesos diseñados que dieron paso a decisiones relevantes para la Institución, tales como:

1. Retomar el Registro Nacional de Vehículos de carga
2. Este Registro, genera un Código de Identificación Vehicular (CIV) que será requisito obligatorio en la solicitud de registro a la plataforma de monitoreo del INTRANT.
3. Sanciones por incumplimiento a la zona de acceso restringido (ZAR)

En síntesis, avanzamos en las mejoras esperadas en cuanto al fortalecimiento de la vigilancia y fiscalización del cumplimiento zona ZAR con apoyo del Centro de Monitoreo de acuerdo con en el plan de trabajo.

3.3 Actividades realizadas

La dedicación de esta consultoría en el periodo señalado ha permitido enlazar a cada uno de los involucrados y facilitación de consensos. En consecuencia, las actividades desarrolladas durante el periodo comprendido del 8 de febrero al 8 de marzo de 2023, de forma cronológica, fueron las siguientes:

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

- a) Acompañamiento al equipo mediante un Plan de trabajo visible y compartido con cada uno de los involucrados:

Ilustración 1 – Plan de trabajo implementación Centro de monitoreo INTRANT

Implementación Centro de Monitoreo

Relación de documentos a elaborar

Apoyo a La Implementación y la Gestión de un Programa de Movilidad Urbana Sostenible en La República Dominicana y del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo - AIPMUS



● Completado
● En Riesgo
● No Completado

Sec Responsable	Documento	Tipo	Próximo paso	ESTATUS: 8 Marzo
1 Tecnología	● Registro de usuario de Lectura	Procedimiento	Aprobación procedimiento	Aprobado
2 Tecnología	● Formulario de registro en línea del GPS	Formulario web	Entregar Desarrollo	Aprobado
3 Transporte de carga	● Monitoreo	Procedimiento	Aprobación procedimiento	Aprobado
4 Planificación	● Preguntas frecuentes	Guía de atención	Completar respuestas TI	Aprobado
5 Planificación	● Vinculación con Sanciones	Procedimiento complementario	NA	WIP
6 Jurídico	● Límites de responsabilidad	Descargo legal	Aprobado Dir jurídica	Aprobado
7 Transporte de carga	● Requerimientos de la plataforma	Check list entrega-recepción	Revisión Depto Transp Carga	Aprobado
8 Tecnología y Transporte de carga	● Glosario de terminos	Insuno para procedimientos	Completar respuestas TI	Aprobado
9 Transporte de carga	● Plan de abordaje a transportistas	Plan de implementación	NA	No iniciado
10 Presentación p/socializar AIRD	● Difusión y transparencia del proceso	Presentación	Diagramar y Aprobación Dirs.	En curso
11 Tecnología y Transporte de carga	● Evaluar observaciones	Análisis de brechas	Seguimiento	Iniciado
12 Transporte de carga	● Aplicar cambios aprobados DG	Procedimientos aprobados	Seguimiento	Iniciado
13 Transporte de carga	● Socializar versión final	Difusión y transparencia del proces	Seguimiento	No iniciado
14 Tecnología y Transporte de carga	● Recibir Plataforma c/requerimientos	Check list entrega-recepción	Seguimiento	Iniciado
15 Transporte de carga	● Iniciar implementación	Salida en vivo	Seguimiento	No iniciado

Fuente: Elaboración propia

- b) Sesiones de investigación de conceptos técnicos con la Dirección de Tecnología del INTRANT sobre el funcionamiento de la plataforma de monitoreo, sus componentes y/o elementos internos.
- c) Sesión con el Director Ejecutivo de INTRANT donde se definieron los líderes funcionales para la fase de cierre de proyecto a salida en vivo.
- Coordinación general – Cristina Matos, Dirección de Planificación
 - Coordinación tecnología – Iván Mancebo, Dirección de Tecnología
 - Coordinación Centro de Monitoreo – Petra Delgado, Dirección de Transporte de Carga
- d) Sesiones de acercamiento del suplidor contratado para el desarrollo de la plataforma con la persona líder del proyecto asignada por el Centro de Monitoreo.
- e) Desarrollo de estructura de presentación para la socialización del centro de monitoreo ante la AIRD y otros actores del sector privado.
- f) Visitas múltiples al centro de monitoreo para sensibilización de los nuevos procedimientos y tareas del Centro.
- g) Sesiones individuales con la Dirección de Planificación del INTRANT para impulsar gestión de cambio y redireccionamiento de la implementación del Centro de monitoreo, a través de la identificación de stakeholders e impacto en la implementación del Centro.

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

- h) Sesiones individuales con la Dirección de Transporte de Carga del INTRANT para seguimiento al plan de trabajo y necesidades del Centro de Monitoreo.
- i) Realización de talleres multi-departamentales del INTRANT para la revisión de procedimientos, formularios y aprobación del flujo del proceso y de procedimientos del centro de monitoreo.
- j) Sesiones los días 16, 17 y 18 de febrero para análisis de data de permisos de circulación ZAR, para identificar: origen – destino – empresas más recurrentes.
- k) Reunión con Asesor del Ministro de Obras Públicas para identificar obras vinculadas a la Zona ZAR
- l) Participación en el foro: Logística y Aduanas en INTEC
- m) Preparativos para primera participación en la mesa de diálogo del Comité Nacional de Facilitación de Comercio para integrar a INTRANT como actor en la agenda República Dominicana como Hub Logístico.

Productos entregados:

Fruto de estas sesiones de trabajo, se desarrollaron los siguientes documentos, que se anexan al informe:

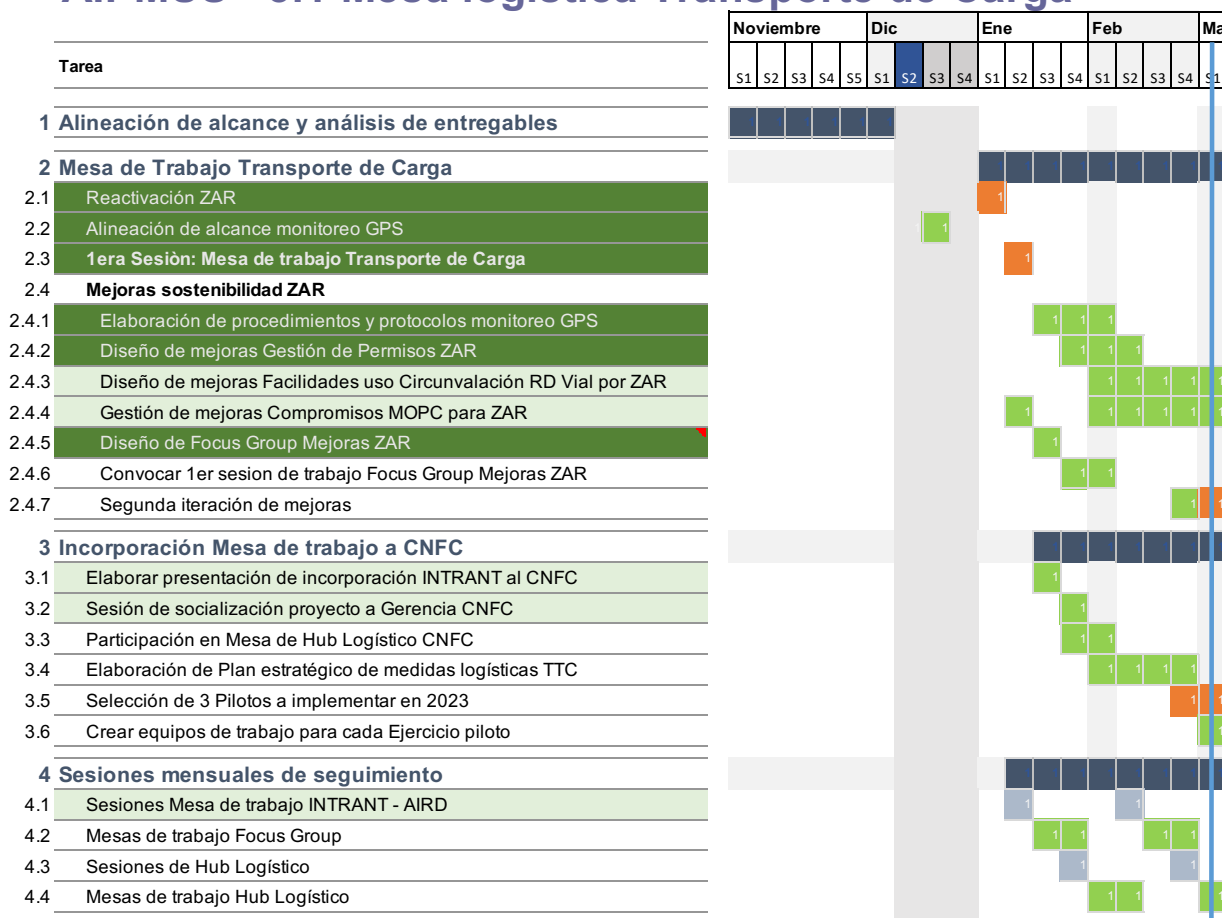
1. Plan de trabajo detallado (Ilustración 1)
2. Preguntas y respuestas – Anexo 1
3. Requerimientos del sistema para el Centro de monitoreo – Anexo 2
4. Procedimientos aprobados – Anexos 3
5. Presentación para socialización – Anexo 4
6. Requerimientos del sistema para Solicitud de Permisos – Anexo 5

4. RELACIÓN CON PLAN DE TRABAJO

En la siguiente figura se muestra el extracto de actividades a cubrir en el periodo de este informe de actividades.

Ilustración 2 - Cronograma de alto nivel

AIPMUS - 5.1 Mesa logística Transporte de Carga



Fuente: Informe 1 - Plan de Trabajo y Reporte de actividades.

En resumen, las actividades de la Mesa de Trabajo Transporte de Carga, actividades 2.1, 2.2, 2.3, 2.4.1, 2.4.2 y 2.4.5 se completaron de acuerdo con el cronograma.

La actividad 2.4.3 Diseño de mejoras Facilidades uso Circunvalación RD Vial por ZAR, se inició y continua en monitoreo.

La actividad 2.4.4, relativa al relevamiento de compromisos de mejora ZAR a cargo del Ministerio de Obras Públicas, se inició quedando inconclusa debido a que el Asesor del MOPC no contaba con parte de la información y fuimos referidos con la compañía constructora para completar los datos requeridos.

La actividad 2.4.5, se completó, no obstante, el resultado esperado no se logró debido a que la data disponible en la base de datos de gestión de permisos, luego de 3 sesiones de control de calidad, consistencia y análisis, arrojó que no es utilizable para el análisis por lo que las tareas

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

2.4.6 y 2.4.7 planteadas en este rubro serán propuestos para la discusión en la mesa del Hub Logístico.

Tareas 3.1 y 3.2 se completaron satisfactoriamente quedando la institución invitada a participar en la mesa del Hub logístico a celebrarse el miércoles 15 de marzo en la Dirección General de Aduanas. La invitación se dirigió al Director ejecutivo de INTRANT, extensiva a las direcciones de Transporte de Carga y Movilidad.

En cuanto al grupo de tareas número 4, en este periodo no se realizaron convocatorias de parte de la Asociación de Industrias de la República Dominicana ni del CNFC.

5. CIERRE

Resultados:

Como resultado del acompañamiento, logramos completar las tareas necesarias para completar la aprobación de los procedimientos del del Centro de Monitoreo, con la participación de todos los involucrados, cito: Dirección de Tecnología, Dirección de Transporte de Carga, Dirección de Planificación, Departamento Jurídico, Departamento de Sanciones, Departamento del Centro de Monitoreo, con el apoyo de la Dirección de Movilidad sostenible posicionando el apoyo que estamos brindando a través de la AFD.

Otro logro ha sido enlazar las necesidades de fortalecimiento de la zona ZAR en cuanto a RD Vial y MOPC. De igual manera, el acercamiento con el CNFC, abre paso para la generación de iniciativas a seleccionar para el piloto de medidas logísticas de esta consultoría.

Próximos pasos:

Aprobación del material de socialización del Centro de monitoreo al Sector privado para fortalecer la esencia de la mesa de diálogo y sumar voluntades en la implementación del resto del plan de esta consultoría. Elevar las necesidades identificadas en RD Vial y el MOPC para mejorar la movilidad del transporte de carga y uso de la ZAR.

Se conserva la expectativa de que posterior al arranque del monitoreo por GPS, nos encontraremos en mejores condiciones para dar inicio a los siguientes ejes:

- a) **Circunvalación:** Mejoras en la señalética y aplicación del descuento a camiones en la Circunvalación de Santo Domingo a cargo de RD Vial.
- b) **Fiscalización:** Planificación de puntos de revisión, Procedimiento, Sanciones e indicadores medición. Incorporación de tecnología.

- c) **Normativa:** Mejoras en la redacción de la ordenanza municipal. Texto fácil de interpretar y que contenga los consensos logrados.
- d) **Capacitación:** Mismo entendimiento de las restricciones y normativa a todos los involucrados con el transporte de carga, primordialmente, i) choferes, ii) solicitante de permisos, iii) agentes de la DIGESET, entre otros.

Como evidencia del trabajo realizado, se anexan:

- 1) Plan de trabajo detallado (Ilustración 1)
- 2) Preguntas y respuestas – Anexo 1
- 3) Requerimientos del sistema para el Centro de monitoreo – Anexo 2
- 4) Due Diligence del sistema para el Centro de monitoreo – Anexo 3
- 5) Obligaciones del Proveedor del sistema para el Centro de monitoreo – Anexo 4
- 6) Requerimientos Formulario de Registro GPS – Anexos 5
- 7) Procedimientos aprobados – Anexos 6
- 8) DRAFT Presentación para socialización – Anexo 7
- 9) Requerimientos del sistema para Solicitud de Permisos – Anexo 8

- - - - Última línea - - - -

6. SECCIÓN ANEXOS

ANEXO 1 – Preguntas y Respuestas (1/3)

Implementación Centro de Monitoreo

Guía de Preguntas Frecuentes

Apoyo a La Implementación y la Gestión de un Programa de Movilidad Urbana Sostenible en La República Dominicana y del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo - AIPMUS



Qué es la ZAR?	Es el espacio físico o vías terrestres al que sólo tienen acceso los vehículos de cargas que tenga autorización, mediante la emisión de un permiso.
Qué es un evento ingreso Zona ZAR?	Es un evento que se produce al momento que un vehículo superior a tres ejes (3) ingresa en algunas de las áreas especificados por el Ayuntamiento del Distrito Nacional como Zona de Acceso Restringidas en los horarios de 06:00 a.m. a 08:00 p.m. sin el permiso para poder ingresar.
El monitoreo se hará solo en la Zona de Acceso Restringido (ZAR) del Distrito Nacional?	No, tendrá un alcance tan amplio como se los permitan las distintas ordenanzas territoriales.
Qué cosas estará monitoreando el INTRANT con los datos suministrados?	En una primera etapa, sólo se estarán monitoreando eventos de entrada a al ZAR
El monitoreo de los vehículos de transporte de carga tendrá un costo para los dueños de las unidades?	No, el monitoreo no implica ningún costo a los dueños de las unidades.
Cuál es la base legal para el monitoreo de los vehículos de transporte de carga?	Reglamento 258-20 de Transporte de Carga, Artículo 63. Monitoreo de vehículos de carga. Basado en los datos del Registro Nacional de Vehículos de Carga el INTRANT utilizará plataformas de geo referencia, en las cuales estarán listados el total de las unidades vehiculares del sector que necesiten autorización. Esta herramienta permitirá a los interesados establecer planes de vigilancia a distancia de sus unidades. Párrafo. Como medida de seguridad y un adecuado monitoreo de la carga, a los doce (12) meses de la fecha de promulgación del presente Reglamento, todo vehículo de carga que transite en el territorio nacional, deberá emitir la señal del sistema de GPS u otra tecnología equivalente.
Cuáles son los permisos disponibles área acceso a la ZAR?	Puntual: este tipo de permiso se emitirá para situaciones donde el solicitante entrará al distrito nacional ocasionalmente a recoger o descargar mercancía dentro de la zona ZAR. Tiene una duración de cuarenta y ocho (48) horas desde la emisión del permiso. Este se realiza mediante plataforma web del INTRANT, y deberá solicitarse con antelación de uno (1) día laborable. Permisos recurrentes: este tipo de permiso se emitirá para situaciones donde el solicitante justifique su permanencia laboral como transportista dentro de la zona ZAR. Este permiso tendrá una duración mínima de quince (15) días y un máximo de tres (3) meses. deberá presentar un plan logístico detallado señalizado que justifique su ingreso la zona ZAR Permiso Extra Peso: Este tipo de permisos se emitirá solo en situaciones especiales, las cuales deben ser sustentada para su renovación y emisión, los mismos deberán cumplir con los artículos: 31 y 32 del reglamento de transporte de cargas y con todas las normativas que establece la ley 63-17, para que su realización se lleve dentro del marco legal y lo seguro y fundamentadas su emisión y renovación quedará sujeta a la supervisión y a los permisos especiales que por ley está autorizada a emitir o negar el INTRANT a través del reglamento nacional de transporte de carga. Permiso Dedicado Para Infacción: Este permiso se emitirá solo bajo presencia física del solicitante el cual deberá cumplir con todos los requisitos que establece esta normativa, así como también deberá recibir una inspección a la unidad, tendrá un tiempo máximo de vigencia de un mínimo de siete (7) días y un máximo de quince (15) días al solicitante que haya sido infractor violentando las rutas y frecuencias de su plan logístico, por lo tanto, deberá hacer una cita para solicitar dicho permiso, lo cual será de manera presencial, el infractor tendrá que movilizarse con su vehículo a las instalaciones del INTRANT donde se le realizará una inspección para poder obtener el permiso.
Hay vehículos exentos de la regulación de la ZAR?	a) Quedan exentos de este protocolo todos los vehículos que sean de propiedad del estado dominicano, que se encuentre debidamente señalizado y autorizado por su respectiva institución b) Quedan exentos vehículos para el traslado de desecho solido autorizado por el Ayuntamiento del distrito nacional. c) Vehículos para el traslado de agua potable.
Cuál es la seguridad con que se manejarán los datos suministrados de las unidades vehiculares?	Uso HTTPS para proteger la data que viaja entre el servidor de Plataforma INTRANT y la plataforma del usuario de transporte. La Plataforma cuenta con protección contra Inyección SQL. Manejo de Tokens de Autenticación/Código OTP al momento de acceder o gestionar un acceso en plataforma. Todos los parámetros y campos enviados son validados y depurados antes de acceder a la base de datos del INTRANT. Modulo de Login Activity en CMS. Funciona para el INTRANT validar quien ha ejecutado cada comando, con tiempo, acciones e IP de dirección
Puedo registrar mis datos de GPS sin contar con el Código de Identificación Vehicular (CIV)	No, debe realizar el registro de las unidades en el Registro Nacional de Vehículos de Carga para obtener el CIV de las unidades

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

ANEXO 1 – Preguntas y Respuestas (2/3)

Implementación Centro de Monitoreo



Guía de Preguntas Frecuentes

Apoyo a La Implementación y la Gestión de un Programa de Movilidad Urbana Sostenible en La República Dominicana y del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo - AIPMUS

Dónde puedo realizar el registro de mi vehículo de carga?	El Registro Nacional de Vehículos de Carga está disponible en el Portal Web de INTRANT, en la Oficina Virtual, en Registros. https://registrocarga.intrant.gob.do/
Qué pasa si no registro los datos del GPS de las unidades de transporte de carga?	No puedo obtener los permisos para entrar a la ZAR
Al otorgar acceso a mi GPS, pueden acceder a toda la data de mis camiones? Como se va a proteger de que esto no ocurra?	Cada compañía creará en su plataforma GPS, un usuario de Lectura con el parámetro "eventos" activo. De esta forma, el Centro de Monitoreo del INTRANT solo podrá visualizar las alertas que generen estos eventos.
El centro de monitoreo puede ver mi camión en tiempo real?	La plataforma del Centro de monitoreo despliega a los analistas, en el momento en que se generan, las alertas de incumplimiento configuradas, .
El centro de monitoreo puede ver y guardar los recorridos y paradas de mis camiones?	
El centro de monitoreo puede ver el contenido que transporto en mis camiones?	La plataforma del Centro de monitoreo solo registra alertas de incumplimiento, por lo tanto el o los materiales transportados o si el camión va vacío, no son datos disponibles para la plataforma.
En caso de generarse una alerta de uno de mis camiones en el Centro de Monitoreo, la sanción o multa es para el chofer?	La plataforma del Centro de monitoreo solo registra alertas de incumplimiento de cada placa de camión, los datos del chofer no están al alcance de la plataforma por lo tanto, la Sanción en caso de incumplimiento, se emite a la compañía propietaria del camión
Como podré saber de incumplimientos de mis camiones registrados en el Centro de Monitoreo?	El encargado del Centro de monitoreo notificará a cada compañía mediante correo electrónico, los incumplimientos detectados a sus camiones.
Como podré saber las sanciones que tenga registrados en el Centro de Monitoreo?	El departamento de Control emitirá las actas y sus respectivas sanciones que serán notificadas a cada compañía mediante correo electrónico.
Cuales son las sanciones que aplican por una alerta generada en el Centro de Monitoreo?	En la etapa inicial solamente Alertas de entrada a zona ZAR sin permiso vigente.
Que pasa si un DIGESETT infracciona y detiene mi camión por incumplimiento zona ZAR y además recibo una sanción del Centro de Monitoreo? Es posible que se generen 2 sanciones para el mismo acto?	Si es posible, la sanción del DIGESETT se ejecuta al evidenciar el incumplimiento y el Centro de Monitoreo aplica sanciones sobre registro de incumplimientos en la plataforma. <i>Pregunta: Podría aceptarse el pago de la infracción de la DIGESETT para cerrar la alerta del Centro de monitoreo?</i>
Cuanto tiempo tengo para pagar las sanciones del Centro de Monitoreo?	30 días a partir de la emisión de la notificación. En caso de no pagarse dentro de este periodo, se rechazará la emisión de nuevos permisos de acceso a zona ZAR.
Si tengo sanciones del Centro de Monitoreo, puedo seguir solicitando permisos de circulación zona ZAR?	Al recibir una sanción contará con 30 días para pagarla, dentro de este plazo podrá continuar solicitando permisos. En caso de no pagarse dentro de este periodo, se rechazará la emisión de nuevos permisos de acceso a zona ZAR.
Que pasa si no pago las sanciones generadas por el Centro de monitoreo?	Al recibir una sanción contará con 30 días para pagarla, dentro de este plazo podrá continuar solicitando permisos. En caso de no pagarse dentro de este periodo, se rechazará la emisión de nuevos permisos de acceso a zona ZAR.
Los agentes DIGESETT pueden saber si tengo sanciones del Centro de Monitoreo pendientes de pagar?	?
Que beneficios obtengo al otorgar acceso al INTRANT a mi GPS?	?
Los agentes DIGESETT pueden saber si comparto el GPS de mi camión con el Centro de Monitoreo del INTRANT?	?
Como afecta el historial del chofer las sanciones emitidas por el centro de monitoreo?	?
Como afecta el historial de la compañía o dueño del camión las sanciones emitidas por el centro de monitoreo?	?
El centro de monitoreo va a controlar exceso de velocidad?	En la etapa inicial solamente Alertas de entrada a zona ZAR sin permiso vigente.

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

ANEXO 1 – Preguntas y Respuestas (3/3)

Implementación Centro de Monitoreo



Guía de Preguntas Frecuentes

Apoyo a La Implementación y la Gestión de un Programa de Movilidad Urbana Sostenible en La República Dominicana y del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo - AIPMUS

Que otras alertas van a ser configuradas por el centro de monitoreo?	La plataforma del Centro de monitoreo podrá generar alertas para los eventos contenidos en el Reglamento de Transporte de Carga que puedan ser parametrizados en la plataforma. Estos serán socializados antes de entrar en vigencia.
Como podre saber en que momento se agregan mas alertas al Centro de monitoreo?	La Dirección de transporte de carga notificará a través de los canales de comunicación de la institución la entrada en vigencia de alertas adicionales.
Como se validarán los Falsos positivos que a veces generan los dispositivos GPS?	El encargado del Centro de monitoreo notificará a cada compañía mediante correo electrónico, los incumplimientos detectados a sus camiones. Es responsabilidad de la compañía propietaria del camion(es) infractor comunicar del error en un periodo máximo de 72 horas inmediatas al haber recibido la notificación.
En las calles que delimitan la zona ZAR, como validarán que un camion sin permiso, realmente no entro a la ZAR y por tanto evitar emitirle una Sanción que no aplica?	Es responsabilidad de la compañía propietaria del camion(es) infractor comunicar del error en un periodo máximo de 72 horas inmediatas al haber recibido la notificación.
Como proceder si no estoy de acuerdo con una sanción emitida por el Centro de monitoreo?	Es responsabilidad de la compañía propietaria del camion(es) infractor comunicar del error en un periodo máximo de 72 horas inmediatas al haber recibido la notificación.
¿Qué es el Sistema de Localización AVL?	Es una solución GPS basada en software y hardware diseñada para ubicar vehículos y/o personas en mapas cartográficos y a través de los servicios de mensajería que ofrece las infraestructuras de radio en las tecnologías Tetrapol y/o Tetra.
¿Cómo funciona / cómo opera el Sistema de Localización AVL?	Los terminales de radio móviles o portátiles envían su localización geográfica a través del receptor GPS interno o externo vía un mensaje al conmutador radio empleado por los equipos de los sitios de repetición, quienes tratan esta información como un mensaje corto. El conmutador, recibe este mensaje y lo direcciona hacia el servidor Mobile Data Gateway (MDG) quien organiza la información de tal manera que pueda ser entregada en un formato específico al servidor de posicionamiento, el cual puede ser proporcionado por Airbus o a través del cliente; este servidor se encarga de enviar la información necesaria sobre el posicionamiento a los distintos puestos de visualización para el seguimiento de los usuarios o unidades.

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

ANEXO 2 – Requerimientos al Sistema del Centro de Monitoreo (1/2)

Implementación Centro de Monitoreo

Listado de Requerimientos funcionales del Sistema de monitoreo GPS

Apoyo a La Implementación y la Gestión de un Programa de Movilidad Urbana Sostenible en La República Dominicana y del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo - AIPMUS

#	Requerimientos de la plataforma	Responsable	TDR	Contratado	Entrega-Recepción
1	El servicio de monitoreo del Transportes privados de Carga mediante dispositivos GPS se basa en un sistema capaz de generar de forma automática, alertas de incumplimiento, reflejadas en la pantalla del técnico de monitoreo de la Dirección de Transporte de Carga del INTRANT	Direcciones Transporte de Carga y Tecnología de la Información INTRANT			
2	Contar con Roles de usuario: Administrador, Supervisor y Analista(S) Monitoreo	Administrador TI			
3	Creación de usuario personal para cada analista, supervisor y administrador del sistema.	Administrador TI			
4	Validar que cada vehículo al registrarse en la plataforma, cuente con todos los datos requeridos, antes de estar disponible para su monitoreo	Sistema			
5	El sistema debe tener capacidad para monitorear hasta 15 mil vehículo simultáneamente los 365 días del año	Sistema			
6	El usuario administrador podrá parametrizar activación alertas ZAR durante los días y horarios de restricción que corresponda a cada Zona y/o tipo de vehículos	Administrador			
7	El sistema debe validar de forma automatizada que cada vehículo al ingresar a geocerca de la zona ZAR tenga permiso VIGENTE en el SIF.	Sistema			
8	El sistema debe generar alerta de incumplimiento al transitar por las vías No permitidas, identificadas en su correspondiente geocerca.	Sistema			
9	La pantalla del Técnico de Monitoreo debe contar con: - Ingreso por usuario y contraseña - Pantalla de monitoreo con filtros de selección de monitoreo: i) Por tipo de camión (ej. Cantidad ejes, sector industrial, etc), ii) Por zona ZAR, iii) Por tipo de alerta, iv) Todas las alertas; y un segundo nivel de filtro: i) Alertas en vivo, vi) Alertas de un rango de fechas (hasta 30 días hacia atrás) - Los campos mínimos a mostrar son: i) Tipo de alerta, ii) Placa camión, iii) Tipo camión, iv) Fecha, v) Hora, vi) Indicador de reincidencia (Placa con Sanciones anteriores), vii) propietario del vehículo, viii) Nuevo registro (vehículo incorporado a GPS los primeros 15 días) y el sistema permite ordenar la data por cualquiera de estos campos. - Dashboard del usuario de Monitoreo. - Cambio de Estatus	Sistema			
10	La pantalla del SUPERVISOR debe contar con: - Ingreso por usuario y contraseña - Acceso a Pantalla de monitoreo con todos los campos y atributos del usuario: Monitoreo. - Acceso a Pantalla del Supervisor con los siguientes campos y opciones: Primer filtro de selección : a) Por Estatus, b) Todos los estatus, c) Rango de fechas (hasta 60 días hacia atrás) Segundo filtro de selección: Por tipo de camión (ej. Cantidad ejes, sector industrial, etc), ii) Por zona ZAR, iii) Por tipo de alerta, iv) Todas las alertas; - Los campos mínimos a mostrar son: i) Tipo de alerta, ii) Placa camión, iii) Tipo camión, iv) Fecha, v) Hora, vi) Indicador de reincidencia (Placa con Sanciones anteriores), vii) propietario del vehículo, viii) Nuevo registro, (vehículo incorporado a GPS los primeros 15 días) ix) Casos cerrados por el usuario de monitoreo (Estatus Error y Causa) y el sistema permite ordenar la data por cualquiera de estos campos. - Dashboard del usuario de Monitoreo. - Dashboard del usuario de Supervisión. - Opción con permiso de Cambio de Estatus	Sistema			

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

ANEXO 2 – Requerimientos al Sistema del Centro de Monitoreo (2/2)

Implementación Centro de Monitoreo

Listado de Requerimientos funcionales del Sistema de monitoreo GPS

Apoyo a La Implementación y la Gestión de un Programa de Movilidad Urbana Sostenible en La República Dominicana y del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo - AIPMUS

#	Requerimientos de la plataforma	Responsable	TDR	Contratado	Entrega-Recepción
11	Dashboard para un periodo de tiempo seleccionado de las alertas que contenga, cantidad de alertas, grafico por tipo de incumplimiento, por tipo de vehículo, por sector industrial, por zona ZAR.	Sistema			
12	Al seleccionar una alerta para análisis, el sistema despliega la siguiente información: <ul style="list-style-type: none">Nombre de la Empresa o PropietarioTeléfono del representanteCorreo del representanteProvinciaCódigo de Identificador Vehicular (CIV)Ficha de la unidadPlacaNúmero de matrículaChasisTipo de Vehículo (color, marca, modelo, año)IMEITipo de EventoImagen o captura de pantalla de la Alerta.Fecha del eventoHora del eventoLugar donde se produjo el eventoComentario del eventoEstatus, etc.Cantidad acumulada de Alertas por tipoEn caso de permiso vencido, indicar la fecha de vigencia del último permiso.	Sistema			
13	El sistema debe permitir que la información desplegada en pantalla se extraiga en forma de reportes que sean exportables a formatos excel y PDF.	Sistema			
14	El sistema debe permitir la generación de diferentes tipos de reportes que incluyan la información detallada en el punto #12, incluyendo la imagen del mapa donde se detectó el incumplimiento.	Sistema			
15	El sistema debe generar de forma automatizada un ID de caso para cada evento que genere Alerta, este identificador permanecerá vigente y visible en todos los demás reportes y flujo de información del sistema.	Sistema			
16	Las alertas se deben generar en tiempo real, es decir, al instante de ocurrir el evento.	Sistema			
17	El sistema permite al usuario de monitoreo seleccionar una alerta y ver el detalle del vehículo y su incumplimiento.	Monitoreo			
18	El sistema permite al usuario de monitoreo marcar la alerta seleccionada en estatus: En Análisis.	Monitoreo			
19	El sistema permite al usuario de monitoreo marcar la alerta seleccionada en estatus: "Error" para los casos en que se generó un Falso positivo, el cual, deberá reportar a la Dirección de Tecnología.	Monitoreo			
20	El sistema solicita motivo o justificación al usuario de monitoreo que ha marcado una alerta en estatus: "Error".	Monitoreo			
21	El sistema registra la fecha, hora, nombre y ID de usuario que realice cada uno de los cambio de estatus en las alertas, este identificador permanecerá vigente y visible en todos los demás reportes y flujo de información del sistema.	Sistema			
22	Para los casos marcados por monitoreo en Error, el sistema silencia la alerta sobre ese caso en específico.	Sistema			
23	El sistema permite al usuario SUPERVISOR, consultar todos los detalles disponibles de las alertas en estatus: En Análisis.	Supervisor			
24	El sistema permite al usuario SUPERVISOR, cambiar estatus de alertas "En Análisis" a "Notificada de incumplimiento" o "Desestimada"	Supervisor			
25	El sistema permite al usuario SUPERVISOR, observar casos: "Notificada de incumplimiento" para cambio de estatus: "Sancionada" o "Desestimada"	Supervisor			
26	El sistema permite al usuario SUPERVISOR, Imprimir o descargar archivo Excel o PDF las alertas en estatus: "En Análisis", "Notificada de incumplimiento", "Sancionada" y/o "Desestimada" por rango de fechas, propietario de vehículos, tipo de alerta o por Estatus.	Supervisor			
27	El sistema cuenta con un Dashboard del Supervisor con las estadísticas en numero y grafico de las alertas en estatus: "En Análisis", "Notificada de incumplimiento", "Sancionada" y/o "Desestimada" por rango de fechas, propietario de vehículos, tipo de alerta o por Estatus.	Supervisor			

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

ANEXO 3 – Due Diligence Sistema del Centro de Monitoreo (1/1)

Implementación Centro de Monitoreo

Listado de Requerimientos funcionales del Sistema de monitoreo GPS

Apoyo a La Implementación y la Gestión de un Programa de Movilidad Urbana Sostenible en La República Dominicana y del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo - AIPMUS

Due diligence Dirección Tecnología

Requerimientos adicionales:		Usuario	TDR	Contratado	Entrega-Recepción
1	Depurar la base de datos utilizada para la configuración y pruebas. La gran mayoría de camiones se encuentran con datos faltantes o no son camiones de 4 o más ejes.	Administrador TI	NA	NA	
2	Lograr una estabilidad y disponibilidad y agilidad de respuesta de la plataforma sin interrupciones al 100% del tiempo en el horario del centro de monitoreo de lunes a viernes de 6AM a 8PM, sábados y domingos de 8AM a 12PM.	Administrador TI			
3	Contar con un soporte técnico de apoyo ante cualquier eventualidad en el sistema.	Administrador TI			
4	Se debe asegurar cumplimiento de las normativas nacionales e internacionales en tema de protección de datos y privacidad de la información ya que la institución esta accediendo a información comercialmente sensible de los empresarios dominicanos y extranjeros con negocios en el territorio dominicano, por tanto, todo personal, propio o tercero debiera firmar Acuerdos de confidencialidad, cumplir los filtros exigidos en la Ley Antisoborno y las compañías terceras involucradas deberan firmar un Contrato con INTRANT que cumpla con la debida diligencia en materia de protección de datos y privacidad de la información, con limites de responsabilidad muy claros para ambas partes y haber cursado prolficamente el proceso de Compras y contrataciones del Estado Dominicano.	Administrador TI			
5	La Dirección de Tecnología del INTRANT deberá impartir una sesión de formación presencial en Centro de Monitoreo, que detalle la siguiente información del sistema de posicionamiento GPS:	Administrador TI			
6	Entregar manual con la Descripción del Sistema, procedimiento de gestión, incluyendo los perfiles de acceso, jerarquía de usuarios y permisos, creación de Geocercas, Eventos y zonas de interés.	Administrador TI			
7	Descripción del dispositivo con las capacidades mínimas a instalar en los vehículos para poder recibir los eventos requeridos en el Reglamento de Carga.	Administrador TI			
8	Manual de configuración de alarmas y gestión de parámetros para visualización de dashboards, reportes y cartografía a nivel Supervisor.	Administrador TI			

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

ANEXO 4 – Obligaciones del Proveedor del Sistema del Centro de Monitoreo (1/1)

Implementación Centro de Monitoreo

Listado de Requerimientos funcionales del Sistema de monitoreo GPS

Apoyo a La Implementación y la Gestión de un Programa de Movilidad Urbana Sostenible en La República Dominicana y del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo - AIPMUS



Obligaciones del Proveedor de servicios

#	Servicio técnico y mantenimiento.	Usuario	TDR	Contratado	Entrega-Recepción
1	El adjudicatario debe incluir dentro del servicio de soporte técnico y mantenimiento, al menos los siguientes aspectos:				
2	Métodos de contactar con el servicio técnico: Atención telefónica, vía Web y/o a través de email.				
3	Servicio de soporte técnico y mantenimiento con cobertura 24x7 los trescientos sesenta y cinco días del año.				
4	Atención telefónica de incidencias y consultas por parte de técnicos cualificados para ayudar a la resolución de: Problemas de la plataforma: Dudas de funcionalidad, actualización de versiones, información de errores conocidos, etc.				
5	Problemas de sistema: Asesoramiento en parametrización, comprobación de logs, sugerencias de administración, etc				
6	Comprobaciones periódicas del buen estado de funcionamiento y conservación del equipamiento instalado.				
7	Instalación y actualización del software necesario para garantizar el correcto funcionamiento de la plataforma.				
8	Subsanación de errores o fallos ocultos que se pongan de manifiesto en el funcionamiento de la plataforma y su reportaría que se descubran mediante pruebas o cualesquiera otros medios, así como la conclusión de la documentación incompleta y subsanación de la que contenga deficiencias.				
9	Todos los gastos que se originen u ocasionen para subsanar los defectos que aparezcan en el Servicio serán por cuenta del adjudicatario.				
10	La empresa licitadora ofrecerá un soporte técnico especializado, tanto para la atención de consultas como para la resolución de cualquier tipo de avería o incidencia que impida la normal operación del sistema o de cualquiera de sus elementos.				
11	Los licitantes deberán especificar en su programa de trabajo el nivel de servicio al que se comprometen y que incluirá los siguientes parámetros: tiempo máximo de respuesta ante aviso o detección de avería, tiempo máximo de reparación y tiempo máximo de puesta en servicio y tiempo máximo de instalación en nuevos vehículos.				

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

ANEXO 5 – Requerimientos Formulario de Registro GPS

Implementación Centro de Monitoreo Datos a solicitar en formulario en línea



Apoyo a La Implementación y la Gestión de un Programa de Movilidad Urbana Sostenible en La República Dominicana y del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo - AIPMUS

Datos del Propietario:

- Nombre de la Empresa o Propietario
- RNC o Cédula
- Teléfono del representante
- Correo del representante
- Provincia
- USUARIO y Contraseña

Datos por vehículo:

- Ficha de la unidad / RNTT
- Placa
- Tipo de Vehículo (color, marca, modelo, año)
- Número CIV
- Número de matrícula
- Chasis
- IMEI

ANEXO 6 – Procedimientos aprobados (1/2)

	DIRECCIÓN DE TRANSPORTE DE CARGA	P.GLP.27
	REGISTRO DE USUARIO EN EL SISTEMA DE MONITOREO DE TRANSPORTE DE CARGA	VERSION 1.0



1. OBJETIVO

Describir las actividades requeridas para el registro del “Usuario de lectura del INTRANT” creado por cada propietario de cabezotes y camiones de 4 ejes o más, en su plataforma GPS para alimentar el Sistema de Monitoreo de Transporte de Carga del INTRANT.

2. ALCANCE

Este procedimiento tiene alcance desde el comunicado para la solicitud de creación del usuario de lectura del INTRANT y el registro de este en el sistema de monitoreo, por parte de la Dirección de Transporte de Carga a los clientes, captura y validación de datos recibidos bajo la responsabilidad de la Dirección de Tecnología de la Información y Comunicaciones (TIC), hasta la actualización del estatus de los vehículos registrados en la Matriz de Registro de Monitoreo en Transporte de Carga.

3. NORMATIVAS LEGALES APLICABLES

- Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana en fecha del 24 de febrero de 2017.
- Norma ISO 9001:2015 Sistema de Gestión de la Calidad.
- Norma ISO 37001:2016 Sistema de Gestión Antisoborno.
- Norma ISO 37301:2021 Sistema de Gestión de Cumplimiento.
- Reglamento 258-20 de Transporte de Carga de fecha de 16 de julio del 2022.

4. RESPONSABILIDADES

- Máxima Autoridad Ejecutiva
- Director(a) de Transporte de Carga.
- Analista de Monitoreo del Centro de Control de Carga.
- Analista de TIC.

5. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

Zona de Acceso Restringida (ZAR): espacio físico o superficie geográfica con restricción de acceso, determinados días y horarios, al tipo y tamaño de vehículos de carga terrestre definidos en las Ordenanzas Municipales. Los vehículos de carga para los que aplique esta restricción sólo podrán acceder a la ZAR a través de una autorización justificada, mediante la solicitud de un permiso emitido por INTRANT.

GPS: Sistema de Posicionamiento global que permite localizar cualquier objeto sobre la tierra con una precisión de hasta centímetros.

Geocercas: Es una delimitación virtual de un perímetro alrededor de una ubicación física.

Transporte de carga: Es el traslado de bienes de un lugar a otro en un vehículo, utilizando las vías públicas.

ANEXO 6 – Procedimientos aprobados (2/2)

	DIRECCIÓN DE TRANSPORTE DE CARGA	P.GLP.28
	GESTIÓN DE EVENTOS DE ENTRADAS NO AUTORIZADAS EN ZAR	VERSION 1.0

1. OBJETIVO

Describir las actividades requeridas para la atención, evaluación y procesamiento de las alertas generadas por el Sistema de Monitoreo de Transporte de Carga por los eventos de entrada no autorizada a la Zona de Acceso Restringido (ZAR).

2. ALCANCE

Este procedimiento tiene alcance desde que se origina la alerta por el evento de entrada en la Zona de Acceso Restringido (ZAR) en el sistema de monitoreo de transporte de carga hasta el cierre de los casos originados en el sistema.

3. NORMATIVAS LEGALES APLICABLES

- Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana en fecha del 24 de febrero de 2017.
- Norma ISO 9001:2015 Sistema de Gestión de la Calidad.
- Norma ISO 37001:2016 Sistema de Gestión Antisoborno.
- Norma ISO 37301:2021 Sistema de Gestión de Cumplimiento.
- Reglamento 258-20 de Transporte de Carga de fecha de 16 de julio del 2022.

4. RESPONSABILIDADES

- Máxima Autoridad Ejecutiva
- Director(a) de Transporte de Carga
- Encargado(a) del Centro de Monitoreo de Transporte de Carga.
- Supervisor(a) del Centro de Monitoreo de Transporte de Carga.
- Analista de Transporte de Carga.
- Analista de Monitoreo del Centro de Control de Carga.
- Auxiliar de Supervisión y Control de sanciones.

5. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

Zona de Acceso Restringida (ZAR): espacio físico o superficie geográfica con restricción de acceso, determinados días y horarios, al tipo y tamaño de vehículos de carga terrestre definidos en las Ordenanzas Municipales. Los vehículos de carga para los que aplique esta restricción, sólo podrán acceder a la zona ZAR a través de una autorización justificada, mediante la solicitud de un permiso emitido por INTRANT

Vías de Circulación Restringida: Áreas o zonas donde se restringe el tráfico a determinados usuarios y horarios.

Vehículos Autorizados: Se entenderán como vehículos autorizados, aquellos vehículos menores o igual a tres ejes cuyas características; tales como tonelaje, horarios, y plan logístico, se ajusten a las

ANEXO 7– Draft presentación para socialización

1 CENTRO DE MONITOREO DE TRANSPORTE DE CARGA

2 ¿Qué es el Centro de Monitoreo de Transporte de Carga del INTRANT?

3 Funciones del Centro de Monitoreo de Carga

4 PERIMETRO PARA ZONA DE ACCESO RESTRICTO AL TRANSPORTE DE CARGAS INTRANT

5 PERIMETRO PARA ZONA DE ACCESO RESTRICTO AL TRANSPORTE DE CARGAS INTRANT

6 PERIMETRO PARA ZONA DE ACCESO RESTRICTO AL TRANSPORTE DE CARGAS INTRANT

7 ESTADÍSTICAS DE FORMAS PARA ZONA DE DET - 21 PASAD-DET - 22

8 PERIMETRO PARA ZONA DE ACCESO RESTRICTO AL TRANSPORTE DE CARGAS INTRANT

9 Diagrama del Sistema GPS

10 Diagrama del Sistema GPS del proveedor

11 Diagrama del Sistema GPS INTRANT

12 Diagrama de flujo del proceso

13

14

15

16

17

18

19 Régimen de Consecuencias

20 Responsabilidades del Cliente

21

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

ANEXO 8– Requerimientos del sistema para Solicitud de Permisos

Implementación Centro de Monitoreo

Listado de Requerimientos funcionales del Sistema de monitoreo GPS



Apoyo a La Implementación y la Gestión de un Programa de Movilidad Urbana Sostenible en La República Dominicana y del Plan de

#	Requerimientos de la plataforma	Responsable IT	Entrega	Recepción
1	En Sección Solicitud del permiso, agregar opción de identificación del solicitante: a) Transportista b) Dueño de la carga.			
2	Una vez seleccione el anterior, la primera vez pedirá un registro en el sistema de permisos:			
3	a.Datos del transportista: - Persona física o empresa de transporte, - Nombre - RNC ó Cedula, - Asociación a la que pertenece - Libre, - Empresarial o Sindical, - Si es sindicalizado seleccionar de una lista desplegable el sindicato al que pertenece, - Datos del contacto gestor de permisos (Nombre, Celular, e-mail) - Listado de clientes - Evidencia que presta servicios a empresas dentro de la ZAR - Dirección y ubicación de sus instalaciones de carga y descargas en el Gran Santo Domingo (Calle, numero, sector, municipio) y - Provincias de origen y/o destinos fuera del Gran Santo Domingo. b.Dueño de la carga: - Nombre de la empresa o persona física - RNC de la empresa o cédula, - Persona de contacto dentro de la organización para gestión de permisos - Nombre, - Cargo, - Teléfono, - Extensión, - Flota, - Correo electrónico, - Sector productivo al que pertenece, - Dirección y ubicación de sus instalaciones de carga y descargas en el Gran Santo Domingo (Calle, numero, sector, municipio) - Provincias de origen y/o destinos fuera del Gran Santo Domingo.			
3	Una vez registrado su inicio de sesión será correo y RNC de empresa o Cédula del transportista, para evitar que personas ajenas al dueño del transporte puedan realizar solicitudes a nombre de otra empresa o transportista sin su autorización.			
4	Cuando la empresa entre en la Pantalla de solicitud de Permisos, luego de ingresar número de placa del camión y RNC, deberán solicitarse las siguientes informaciones: a. Código de identificación vehicular, datos del GPS (no sé cómo será la carga desde el otro formulario o como se pueda enlazar) b. Todos los campos que posee el formulario actual, ver cómo mejorar la información de tipo de carga para que sea utilizable. c. La plataforma NO debe permitir que vehículos de 30 años o más soliciten permisos, y en este caso aparece POP UP Alert: " Prohibición Art. 41. Vida útil de los vehículos "			
5	Mejoras al Back Office: a. Plataforma permita ver incumplimientos (multas y sanciones administrativas) por empresas/transportistas para aprobar o rechazarles permisos. b. Que permita cancelar un permiso vigente cuando se verifique incumplimientos a las condiciones de otorgamiento de permisos			
6	En el reporte del permiso, debe permitir varias configuraciones de ejes			
7	Trenes de carretera de doble cola			
8	Agregar a La Plataforma de Permisos, la funcionalidad de "Crear Conduce" con esta facilidad, podemos facilitar a los transportistas informales a crear un conduce estandarizado y de facil lectura para los agentes DIGESETT ante cualquier fiscalización.			
9	Próximos pasos: a. Restricciones sean por dimensiones, no por ejes b. Validación de permisos, una herramienta en línea que cuando una persona u organización quiera validar un permiso, pueda hacerlo desde una web colocando al menos dos parámetros de validación, ejemplo: Placa y numero del permiso, la validación arrojará el mensaje de permiso válido, información pública del vehículo (placa, marca, modelo, color, año) tamaño autorizado (cantidad de ejes) y estatus del permiso (Válido, vencido, cancelado)			

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.



No se tomaron fotos de sesiones de trabajo -

- - - - Última página - - - -

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.