



Vitoria-Gasteizko
Garraio eta Logistika
Zentro Intermodala

Centro Intermodal de
Transporte y Logística de
Vitoria-Gasteiz

DOCUMENTACIÓN TÉCNICA DEL PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO PARA LA CONTRATACIÓN DEL SUMINISTRO DE UN SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL OPERATIVO DEL APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES DE CTV.CENTRO DE TRANSPORTE DE VITORIA, S.A.

Ref. 01/2021





I N D I C E

- 1.- OBJETO
- 2.- DESCRIPCIÓN DEL APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES
- 3.- SOLUCIÓN TECNOLÓGICA
- 4.- METODOLOGÍA Y PLAN DE IMPLANTACIÓN
- 5.- MANTENIMIENTO DEL SISTEMA

1.- OBJETO.

El objeto de esta Documentación Técnica es definir las características y requisitos técnicos del suministro del Sistema de Gestión y Control Operativo (en adelante SGCO) del Aparcamiento de Vehículos Industriales de (en adelante AVI) de CTV. CENTRO DE TRANSPORTE DE VITORIA S.A., (en adelante CTV), así como las operaciones necesarias para su adecuada implantación, puesta en funcionamiento y mantenimiento.

2.- DESCRIPCIÓN DEL APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES.

El Aparcamiento de Vehículos Industriales de CTV se localiza en el Centro Intermodal de Transporte y Logística de Vitoria-Gasteiz, en el Parque Empresarial de Jándiz, uno de los más grandes de Euskadi.

Su ubicación, junto al eje viario Madrid-Irún, es estratégica tanto para las grandes flotas de transporte que prestan servicio en el entorno como para los vehículos en tránsito.

El AVI tiene una superficie de 23.800 m², y cuenta con un total de 180 plazas, repartidas en 129 para tráiler y 51 para camiones rígidos.

Está operativo 24 horas, los 7 días de la semana, los 365 días del año.

Cuenta con un sistema de control de accesos e identificación de matrículas autorizadas para retirada de plataformas al enganche, y está protegido mediante un cerramiento de simple torsión, con un único acceso de E/S.

Está dotado de aseos y vestuarios, torres de carga para frigoríficos, WiFi y seguridad perimetral mediante cable micrófónico. Dispone de cámaras con grabación permanente en dos de los tres límites perimetrales, y grabación permanente del acceso principal.

Operativamente, el régimen de uso puede ser mediante abono mensual con contratación de plazas, o por tiempo de ocupación en régimen de rotación.

Las formas de pago establecidas son por giro bancario o transferencia, para las empresas abonadas en base a las facturas generadas o bien, en metálico o mediante tarjeta de crédito para los vehículos que hacen uso en régimen rotacional, emitiéndose el correspondiente ticket de estancia.



Aparcamiento de Vehículos Industriales de CTV

3.- SOLUCIÓN TECNOLÓGICA.

Se pretende sustituir el actual sistema de gestión por uno totalmente nuevo, tecnológicamente avanzado y que permita satisfacer de forma flexible y segura los requerimientos del servicio, tanto de CTV como gestor del AVI, como de los clientes del AVI, como usuarios.

Se identifican, a continuación, a título enunciativo que no limitativo, el conjunto de software, hardware y equipos necesarios, con el detalle de sus características técnicas, funcionamiento, prestaciones, etc., que se precisan para implementación del SGCO del AVI.

3.1.- SOFTWARE.

Será un software con licencia, que cumpla, a título enunciativo que no limitativo, las siguientes funciones:

- Sistema de gestión accesible en red local: atribución de roles de gestor (administrador, cliente, guarda, SAT,...).
- Tipos de vehículos: tráiler (cabeza + plataforma), rígido, autobús, etc...
- Gestión de vehículos: altas y bajas, tipo de vehículo, empresa, etc....
- Lectura de matrículas: una placa delantera, dos placas traseras. Identificación OCR para carril de entrada y carril de salida.
- Gestión de clientes: altas y bajas, información de contacto y razón social, asignación de plazas y tarifas, datos para facturación.
- Gestión de tarifas: configuración de precio en función del número de plazas, tarifa de exceso de flota, tarifas de rotación, tarifas especiales,

asignación de precio a otros posibles servicios (duchas, carga de frío, u otras).

- Módulo de facturación: Gestión de facturas de abonados y excesos de flota. Emisión de facturas en papel y en pdf.
- Actuación de sistema de barreras: manual, semiautomática, automática, en función de la asignación de orden por tipo de vehículo, tipo de empresa u otras.
- Control de Accesos: Gestión de turnos, caja, liquidación de caja, consulta de vehículos estacionados (abonados, por empresa, excesos de flota, rotación, ...), consulta de plazas libres, etc...
- Gestión de E/S: validación manual o automática, posibilidad de corrección de matrícula, validación de completo o incompleto, emisión de duplicado de tickets, información de plazas ocupadas para la empresa del vehículo que entra, o excesos de flota en su caso, etc...
- Generación de informes: estadísticas por empresa, totales, informe de situación actual. Configuración de informe con asignación de variables a consultar (matrícula, hora E/S, tipo vehículo, ...). Exportación a Excel, PDF.
- Gestión desde clientes externos: acceso de clientes para altas y bajas de matrículas tractoras y remolques de su empresa, altas y bajas de matrículas o personas autorizadas para la retirada de remolques al enganche. Se tratará de un acceso restringido mediante usuario y contraseña.

3.2.- HARDWARE.

El Sistema estará dotado de un hardware adecuado a los servicios requeridos, y se compondrá, a título enunciativo que no limitativo, de las siguientes partes:

- PC de control de guarda: primeras marcas (HP, SIEMENS o similar), procesador de alta capacidad, memoria RAM mínimo 16 GB, disco duro SSD 500 GB mínimo, monitor, Windows versión máxima compatibilidad.
- SERVIDOR de almacenamiento: primeras marcas (HP, SIEMENS o similar), mínimo memoria RAM 32GB, procesador de alta capacidad, disco/s duros mínimo 1Tb con almacenamiento en espejo, Windows Server y SQL Server en su versión más compatible con el Sistema. El SERVIDOR se ubicará en la sala de RACK del Edificio de Oficinas de CTV, existiendo actualmente una conexión de red a través de fibra óptica entre el edificio y la cabina de control del AVI.

- Emisor de tickets: impresora de primera marca y consumibles asociados, debiendo aportar los necesarios para el funcionamiento durante el primer año del SGCO.
- Elementos de red: rack, mural, switch, adecuadamente dimensionados.

3.3.- EQUIPOS DE CONTROL DE ACCESOS.

Se compondrá, a título enunciativo que no limitativo, de los siguientes elementos:

- Barreras motorizadas de control de acceso y salida: se ubicarán dos (2) barreras, una en el carril de entrada y otra en el de salida. Tendrán tres (3) metros de longitud, y estarán diseñadas para un uso intensivo. El chasis cumplirá con el grado de protección mínimo de IP54. Se incluirán los trabajos de desmontaje de las barreras actuales, y la configuración y puesta en marcha de las nuevas.
- Lectura de matrículas de tractoras y remolques: sistema de reconocimiento de matrículas, dos (2) para lectura de matrícula tractora (una por carril E/S) y dos (2) para lectura de matrículas de remolques (una por carril E/S). Cada una estará compuesta de tótem y unidad de captura mediante cámara IP, y protegida en armario exterior. Dispondrá de foco de IR. Sistema de detección OCR con transferencia de información al software de gestión mediante TCP/IP.
- Sistema de control de tráfico: Módulo para el control de las barreras e información de vehículos en lectores de matrículas, asociado a los lazos magnéticos existentes.

4.- METODOLOGÍA Y PLAN DE IMPLANTACIÓN.

La implantación del SGCO del AVI supondrá una serie de tareas operativas previas, simultáneas y posteriores a la instalación, por lo tanto, en tres (3) fases.

4.1.- FASE 1: TAREAS PREVIAS.

Diagnóstico y toma de conocimiento del actual sistema de gestión de control de accesos y facturación (SCAV de QUALITY), con el fin de planificar su desmantelamiento y traslación de información al nuevo sistema de la forma más ágil y que minimice la interferencia en la normal operativa del AVI.

Planificación de la ubicación de cámaras, del conexionado de lazos inductivos, del cableado y de la ubicación del hardware, tanto en cabina como en sala de rack en el edificio de oficinas de CTV.

4.2.- FASE 2: TAREAS SIMULTÁNEAS A LA INSTALACIÓN.

En esta fase se procederá al desmontaje de los equipos obsoletos de lectura de matrículas y sus correspondientes carcasas, así como los armarios de las barreras existentes.

Se instalará el nuevo cableado, tanto para lectores de matrículas como para las nuevas barreras. Se procederá a la instalación de los sistemas de lectura de matrículas tractoras y plataformas.

Se instalarán los dispositivos de control de barreras y tráfico. Instalación de equipos de red. Configuración de todos los equipos. Instalación del Hardware (servidor y equipo de control de cabina e impresora).

Conexiónado, configuración y prueba. Volcado de datos del sistema antiguo al nuevo. Chequeos y configuración de funcionamiento.

Primera fase de formación a los Guardas del AVI, y a los responsables técnico y administrativo.

Durante esta fase se garantizará la continuidad en la operativa del actual sistema en cuanto al control de entradas y salidas mediante el sistema SCAV, aún con la realización de pruebas en el nuevo SGCO.

4.3.- FASE 3: TAREAS POSTERIORES A LA INSTALACIÓN.

Traslación definitiva de los datos del sistema antiguo al nuevo. Puesta en funcionamiento del SGCO.

Desmantelamiento del actual Sistema informático (SCAV), tanto los equipos de hardware, como los cableados y sistema de barreras.

Chequeo de casos en tiempo real. Ajustes, configuraciones de acceso internas (CTV) y externas (clientes).

Segunda fase de formación al personal de CTV.

Entrega a CTV de toda la documentación (garantías, manuales operativos, etc.).

5.- MANTENIMIENTO DEL SISTEMA.

El SGCO del AVI, una vez instalado, ha de ser mantenido conforme a los requerimientos técnicos de los distintos elementos, software, hardware y equipos, y de acuerdo a las recomendaciones de los fabricantes.

El precio incluirá la resolución de anomalías o averías de software, así como actualizaciones de producto y la adaptación a nuevas versiones de sistema operativo.



Las propuestas presentadas definirán las tareas de mantenimiento preventivo, así como los recursos dispuestos en cuanto a los correctivos.

En relación a las tareas de mantenimiento preventivo, se definirá su frecuencia, elementos objeto de mantenimiento, operaciones, tiempo de operación, afección a la operativa de gestión del parking, y cualquier otra que se pueda considerar adecuada.

En cuanto a las tareas de mantenimiento correctivo, se definirán y describirán los recursos dispuestos y los tiempos de respuesta para atender la resolución de los problemas que puedan surgir.

Vitoria-Gasteiz, a 14 de junio de 2021