

UNIVERSIDAD APEC



Escuela de Graduados

MONOGRAFICO PARA OPTAR POR EL TITULO DE:

Maestría en Gerencia y Productividad

Tema

**Plan de Negocios Empresa Privada del Transporte
Urbano Mediante Taxi**

Caso Trueno Taxi 2012

Sustentante:

Nombre:

Herlin Eliezer Lora B.

Matrícula

2010-0988

Asesor:

Jesús Martín, MBA

Santo Domingo, D. N.

Abril, 2012

Índice

Introducción.....	1
I. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN.....	2
I.1 Definiciones del Problema.....	2
I.2 Justificación de la Investigación.....	2
I.3 Objetivos Generales.....	2
I.4 Objetivos Específicos.....	3
I.5 Marco Teórico.....	3
I.6 Marco conceptual.....	6
I.7 Metodología de la investigación.....	8
I.7.1 Metodología Analítica.....	8
I.7.2 Técnica Análisis de modelos.....	8
I.7.3 Técnica de Focus Gruoup.....	8
II. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN.....	9
II.1 Transporte de Taxis en República Dominicana.....	9
II.2 Tipos de compañía de compañía de Taxis (funcionamiento).....	34
II.3 Análisis Foda.....	36
II.4 Análisis Pest.....	38
TRABAJO DE CAMPO III.....	40
III.1. Análisis de Modelo.....	40
III.1.1. Modelo A.....	40
III.1.2.Modelo B.....	42
III.1.3.Conclusion Preliminar.....	45
III.2. Grupo Focal (Focus Group).....	48

III 2.1 Integrales.....	48
III.2.2 Planteamiento de la Investigación	48
III2.3. Repuesta del Planteamiento.....	48
III.1.3. Conclusión Preliminar.....	51
IV. PLAN ESTRATÉGICO	52
IV.1 Planteamiento	52
IV.2 Recursos ..	55
IV.2.1. Humanos.....	55
IV.2.2. Técnicos.....	56
IV.3 Presupuesto Actual y Proyección.....	56
IV.4 Funcionamiento.....	58
V. CONCLUSION	61
Bibliografía.....	62

Introducción

En este trabajo pretendemos diseñar un plan de negocio efectivo, que sirva de ayuda en el desarrollo de las empresas privadas del transporte urbano (Taxis), implementaremos diferentes técnicas de investigación y tomaremos como modelo algunas empresas privadas del transporte urbano. Destacaremos lo importante que son estas empresas para la sociedad, como se desarrollan estas empresas en su proceso productivo, como es su estructura, cuáles son sus principales adjetivos donde están, hacia donde se dirigen, las leyes que la regulan y la realidad de los trabajadores de estas empresas.

En el caso de transporte urbano, un taxi es un medio de transporte público que permite desplazamientos rápidos, confortables y directos principalmente en áreas urbanas. El usuario paga una tarifa al conductor a cambio del servicio de transporte prestado. Provee un servicio flexible y conveniente, por lo que es uno de los sistemas de transporte costosos. A diferencia de los sistemas de transporte colectivo, como metro o bus, en los que existen unos principios generales para su diseño, regulación y operación, los sistemas de taxis son mucho más complejos y tienen muchas más variables a ser consideradas y muchos más actores.

Elegí este tema porque en un futuro no muy lejano pretendo crear una compañía de taxis, considero que tengo la suficiente experiencia técnica, ya que trabajo desde hace diez años en el sector de la radiocomunicación, entiendo que este plan sería de gran ayuda en el desarrollo de todas las empresas privadas del transporte urbano (Compañía de Taxis).

I. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

I.1 Definiciones del Problema

- Trueno taxi no tiene un plan de negocios

La mayoría de las empresas del sector transporte urbano no cuentan con un adecuado **plan de negocios**, que les permita crecer desarrollarse e implementar estrategias para alcanzar sus objetivos. Al no tener un plan de negocio adecuado estas empresas tienen un mal manejo de los recursos, no tienen una buena planificación de las operaciones, no se preocupan por saber cuál es su segmento de mercado, no tienen una visión clara del futuro, se resisten rotundamente al cambio, no saben cómo planificar su producción, no se anticipan a los acontecimientos que pudieran ocurrir en el mercado.

I.2 Justificación de la Investigación

Con este **plan de negocios** pretendemos que las compañías de Taxis consigan una mejor planificación de las estrategias, una mejor administración de los recursos, como reconocer cuando debemos realizar un cambio, cuando implementar un programa de mercadeo, saber a qué segmento de mercado debe dirigirse, como debe desarrollar sus estrategias, saber cuáles son sus debilidades, cuáles son sus amenazas, fortalezas y cuáles son sus oportunidades. Pretendemos que este plan de negocios colabore con el desarrollo de este sector que consideramos tan importante para la sociedad general.

I.3 Objetivos Generales

Dentro de los objetivos generales tenemos como meta ayudar a solucionar los problemas a nivel gerencial que se presentan en el proceso productivo de diferentes compañías de taxis. Tratando de crear un nuevo

modelo de dichas compañía, adaptándola a los nuevos tiempos utilizando la tecnología de información como uno de los pilares principales.

I.4 Objetivos Específicos

-Crear un nuevo modelo de compañía de taxis que este acorde con los nuevos tiempos.

- Crear normativas de seguro de vida y medico para los taxistas.

- Proponer mejoras en las condiciones de seguridad de los Taxista y los pasajeros.

-Implementar programas para minimizar los riesgos ocupacionales presentes en los procesos productivos de los taxistas.

I.5 Marco Teórico

En el caso de transporte urbano, un taxi es un medio de transporte público que permite desplazamientos rápidos, confortables y directos principalmente en áreas urbanas. El usuario paga una tarifa al conductor a cambio del servicio de transporte prestado. Provee un servicio flexible y conveniente, por lo que es uno de los sistemas de transporte costosos. A diferencia de los sistemas de transporte colectivo, como metro o bus, en los que existen unos principios generales para su diseño, regulación y operación, los sistemas de taxis son mucho más complejos y tienen muchas más variables a ser consideradas y muchos más actores.

La demanda es servida por la combinación de servicios prestados a través de los tres segmentos: despacho, calle y contrato. Sin embargo, los segmentos por despacho y en la calle son los predominantes.

Por el segmento de despacho: solicitado por teléfono u otro medio, a una central, presta el servicio puerta a puerta, en zonas donde conseguir un taxi en la calle es difícil, durante la noche, por la baja demanda, ó por seguridad. Al segmento de despacho se puede acceder bien sea llamando a una central donde, por medio de un sistema de radio de dos vía, se busca el taxi, o por otros medios como teléfonos celulares o internet.

Por el segmento de la calle: las personas salen a la vía en búsqueda del servicio. Este segmento se divide a su vez en dos grandes ramas: Taxis de la calle o taxis de zonas de espera.

Por el segmento de contrato: el usuario contacta directamente al conductor del taxi, cada vez que quiera que le sea prestado el servicio y se le paga generalmente por horas o por actividad a un precio diferente al de la tarifa.

El servicio de taxi es prestado en la mayoría de ciudades por medio de automóviles, vans o camionetas. Los vehículos deberán estar provistos con un espacio para la carga de maletas.

Los colores con los que se diferenciaron inicialmente los taxis son el amarillo y el negro. Sin embargo, en la actualidad sólo algunas ciudades mantienen estos colores en sus taxis, como Barcelona, Bombay, Buenos Aires, Montevideo, Santiago de Chile o Puebla de Zaragoza. En la ciudad mexicana de Guadalajara son de color amarillo con azul. En Londres los taxis eran totalmente negros (ahora son de todos los colores), y en otras ciudades son exclusivamente amarillos, como en Nueva York, Panamá, Estambul, Damasco o Atenas. En todas las ciudades de Colombia los taxis son amarillos. En la mayoría de los centros poblados, sin embargo, se usan distintos colores, o una combinación de ellos, con frecuencia llamativos

Transporte, medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicados en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación

de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

Ya en el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. Bien a pie o a lomo de llamas sus mercaderías lograban llegar a destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.

La llegada de los europeos —españoles y portugueses— a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era más eficiente y rápido para puertos naturales y para los lugares en los que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países. Con el crecimiento económico de los últimos años se espera que Brasil y Argentina alcancen en poco tiempo cotas de utilización de vehículos al mismo nivel que los países más desarrollados.

Las profundas transformaciones económicas que han conocido las economías latinoamericanas desde la década del '80 del siglo pasado, y en particular, su mayor involucramiento en la economía mundial y su consecuente inserción dinámica en los procesos de globalización, se deben en buena medida a la introducción de políticas libremercadistas y aperturistas y al desarrollo de nuevas tecnologías de la información. En las grandes ciudades de la región se verifican transformaciones productivas en las que las actividades de servicios ganan mayor importancia en desmedro del empleo y la actividad industrial.

Desde el punto de vista espacial, la mayor demanda de suelo urbano produce igualmente transformaciones en la urbanización, expresadas principalmente en procesos de expansión desorganizados si se observan de acuerdo a las modalidades tradicionales del crecimiento de las ciudades.

En este contexto, el transporte urbano se ve confrontado con varias situaciones críticas: por un lado, debe asimilar e integrar los cambios que se definen para las políticas de transporte público, especialmente las que ponen un mayor acento en la liberalización; por otro lado, debe enfrentar una aguda competencia que se origina en un mayor uso del automóvil privado y de formas artesanales de transporte público; y por último, debe habituarse a nuevas estructuras de viajes y a la cobertura de áreas urbanas más extensas, pero con menor densidad de demanda.

Estas nuevas dificultades del transporte parecen inscribirse en un proceso de crisis y transformación de carácter más profundo, que resulta principalmente de la necesidad de adaptarse a las nuevas condiciones económicas y sociales nacionales y a las nuevas características del desarrollo urbano.

El proceso relativamente permanente de crisis en los sistemas de transporte urbano que se ha instalado durante los últimos veinte años en las ciudades latinoamericanas, se ha expresado en una inestabilidad de sus servicios de transporte público formal y legalmente establecidos; en una baja de rendimiento de los sistemas, con pérdidas de clientela; en aumentos de costos y tarifas, con condiciones de congestión agravadas; y una abundancia de automóviles particulares y de nuevas formas precarias e inseguras de transporte colectivo.

I.6 Marco conceptual

- Conceptos y definiciones utilizados en las compañías de taxis

-Taxímetro: Dispositivo electrónico que se utiliza para facturar el kilometraje recorrido en un servicio.

-Importe por distancia: Cantidad que pagara el cliente por la distancia recorrida.

-Importe por tiempo detenido: Cantidad que pagara el cliente por el tiempo de espera.

-Importes o recargos por viajes: que se realice fuera de una jurisdicción geográfica.

-Pago de base: Pago semanal que efectúan los taxistas a estas empresas

-Helga o Clave: Conjunto de palabra utilizadas en estas compañías para comunicarse de una manera más segura.

-Operador: Empleado de primera línea de la empresa de taxis

-Estación Base: centro de operaciones técnicas de la compañía de taxis.

-Repetido: Estación Remota que multiplica una señal reciba.

-Bono Taxi: Bono Promocional que se le otorga a los posibles clientes.

- Espectro Radioeléctrico: es una porción del Espectro Electro Magentico que proviene de las perturbaciones de las interferencias entre campos eléctricos Y magnéticos.

-Frecuencia de en UHF y VHF: Es el rango de frecuencia donde operan la mayoría de las compañías de Taxis.

I.7 Metodología de la investigación

I.7.1 Metodología Analítica: El Método analítico es aquel método de investigación que consiste en la desmembración de un todo, descomponiéndolo en sus partes o elementos para observar las causas, la naturaleza y los efectos. El análisis es la observación y examen de un hecho en particular. Es necesario conocer la naturaleza del fenómeno y objeto que se estudia para comprender su esencia. Este método nos permite conocer más del objeto de estudio, con lo cual se puede: explicar, hacer analogías, comprender mejor su comportamiento y establecer nuevas teorías.

I.7.2 Técnica Análisis de modelos: Esta técnica nos permitirá profundizar en la investigación, ya que para realizar nuestro análisis tomaremos como modelo diferentes compañías de taxis, para así poder tener una visión más clara de la realidad del negocio.

I.7.3 Técnica de Focus Group: Esta técnica nos permitirá la recolección de datos a fin de obtener información acerca de las opiniones de los diferentes actores que intervienen en el proceso productivo de la compañía de Taxis.

II. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

II.1 Transporte de Taxis en República Dominicana

Antes de comenzar a explicar la situación del **transporte del taxi** en la República dominicana hablaremos del transporte en general, así podremos tener una noción más clara de la situación del transporte.

Situación del transporte en República Dominicana

La concentración de la población en una gran ciudad metropolitana como lo es Santo Domingo, ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas. En el transcurso de su historia el Tránsito en este gran núcleo urbano de Santo Domingo se ha procedido a la implantación de servicios u organismos que nos permite una mejor cercanía para el traslado al trabajo y otra serie de actividades de gran cantidad de la población residentes en esta ciudad.

Por otro lado, la ciudad cuenta con una serie de entidades que en las horas pico en las intersecciones de las principales avenidas de nuestra ajetreada ciudad, con sus servicios ayudan a mejorar el tránsito. Es el caso de los semáforos ubicado de cada una de estas intersecciones.

Este material cuenta con una serie de elementos, como para conocer más a fondo sobre el "El tránsito en Santo Domingo", ya que de este tema casi no se abunda mucho en los libros de texto. Siendo este uno de los temas a tratar más interesante para cualquier estudiante, porque al resumir de cuentas sus cotidianas vidas van lanzadas al sube y baja del Tránsito de Santo Domingo.

Historia y Evolución del tránsito en Santo Domingo.

El tránsito es una actividad que se remonta a los tiempos más remotos de los orígenes del hombre, pues desde su origen el hombre ha necesitado moverse de un lugar a otro para poder subsistir y progresar.

Al principio se transportaban a pie y en animales, luego inventaron la rueda y a partir de ahí se continuó avanzando hasta alcanzar el sistema de transporte actual, ya en forma masiva. Es de imaginarse que en aquella época los accidentes eran atropellamiento de peatones, causados por carruajes con caballos desbocados.

El sistema vial de República Dominicana se estableció durante la intervención estadounidense de 1916 a 1924. Antes de los yanquis, hacer un viaje a caballo de Santiago a Santo Domingo requería de dos o tres días, en el caso feliz de que los ríos no estuviesen desbordados. En efecto, nuestra carretera troncal, de Santo Domingo al Cibao. La evolución general y las transformaciones del sistema de Transito Colectivo Urbano de la ciudad de Santo Domingo han estado profundamente marcadas por los procesos políticos y las dinámicas socio-demográficas que cambiaron el rostro de la ciudad y del país después de la muerte del dictador Rafael Leónidas Trujillo, quien gobernó el país en el período 1930-1961.

Las estadísticas disponibles, a partir de 1920, reflejan una correlación importante entre el crecimiento de la ciudad y de la población y las demandas de transporte. Sin embargo, la satisfacción de esas demandas y la búsqueda de soluciones durables a los problemas generados por el transporte, han estado profundamente influenciados por la dinámica política.

En las dos últimas décadas (1980 y 1990) de crisis acumulada del transporte (desde los 70) asistimos al estallido del sistema de transporte colectivo de Santo Domingo. En efecto, luego de los fracasos de la ONATRATE y de la política dirigida a provocar knock out técnico en el sistema de taxis colectivos conchos durante el 1er Gobierno del PRD (Antonio Guzmán, 1978-1982) y de los escasos resultados de la introducción de minibuses, mejor conocidos como las Voladoras por la alta velocidad en que transitan, durante el segundo Gobierno del PRD (Salvador Jorge Blanco, 1982-1986), - integrados al sistema gracias a la política de exoneraciones de dicho Gobierno -, los déficits

en la oferta de transporte y la dimensión sociopolítica de las demandas en torno al servicio, adquieren una dimensión de primer orden.

El retorno del Presidente Balaguer, entre 1986 y 1996, y la política de cooperativización de transporte puesta en pie no llegan a abordar los problemas de fondo de la crisis del transporte la cual se profundiza. La importación exonerada de las guaguas banderitas²⁴ (por sus colores nacionales: blanco, azul y rojo) y de los autobuses escolares (amarillos) todos de medio uso, aumentan la oferta, pero no son una respuesta a la definición de una política moderna y de largo plazo del sector. Los conchos en ruinas continúan garantizando más del 45% de la oferta. El sector transporte sigue estando marcado por una política clientelista.

El Tránsito como crisis en Santo Domingo

Para tener una idea de la dimensión de la crisis del tránsito y del carácter estructural de la misma basta considerar algunos elementos que trascienden el déficit de la oferta o las dificultades de acceso al servicio.

En los últimos seis años, los gobiernos han gastado miles de millones de pesos para "solucionar" el problema del transporte urbano en Santo Domingo.

Esto tiene que ver con : los cambios en la composición modal del Sistema TCU y las implicaciones sociopolíticas de estos cambios, los conflictos sociales en torno a las demandas de transporte, el rol político de los actores del Sistema TCU, el costo económico para el país de la crisis del transporte, la desregulación y falta de control del Sistema, la calidad del servicio (comodidad, facilidad de acceso, sistema de rutas, trasbordos innecesarios), la percepción de los usuarios de la problemática del transporte, etc.

Los tipos de operadores se multiplican escapando algunas categorías a los mecanismos de control. En efecto, existe una amplia gama de operadores agrupados en empresas privadas, sindicatos y asociaciones, así como los independientes.

Control del transporte en Santo Domingo

Dos aspectos son clave en el abordaje de esta problemática: prevención y control de transporte y creación de un sistema efectivo de atención a los accidentados. Para lo primero, Green propone la creación de una secretaría de transporte que regule todo lo relacionado con tránsito, imponga un mecanismo de inspección rigurosa a los vehículos.

En cuanto a la atención a los pacientes politraumatizados por un accidente de tránsito, la necesidad principal son ambulancias suficientes, efectivas y puntuales y centros preparados para darles servicio. Organismos encargados del tránsito en Santo Domingo

Los organismos de Santo Domingo que de un modo u otro intervienen en la regulación, el control y la vigilancia del tránsito son:

- Policía Nacional: Que dispone de un Departamento de Tránsito y Educación Vial. Lleva un registro de todas las colisiones vehiculares que les son reportadas.
- Autoridad Metropolitana de Transporte: Que regula y vigila el tránsito en las áreas metropolitanas de las principales ciudades del país.
- Oficina Técnica de Transporte Terrestre: Cuya función principal es regular las rutas de transporte de pasajeros urbanas, sub-urbanas e Inter.-urbanas.
- Secretaría de Obras Públicas: Que dispone de la Dirección General de Tránsito Terrestre, la que lleva a cabo un programa de vigilancia de los accidentes de tránsito, en especial los que ocurren en Santo Domingo.
- Secretaría de Salud Pública: Dispone del Programa de Prevención Permanente de Accidentes de Tránsito, para la vigilancia epidemiológica.

Oficina Técnica de Transporte Terrestre (O.T.T.T.)

En 1987, específicamente, el 21 de septiembre se creó mediante el decreto No.489 la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (O.T.T.T.), dependiente de la Presidencia de la República , y se le transfirió todas las funciones de reglamentación del Transporte Público de Pasajeros que tenía ONATRATE, dejando a esta última sólo como operadora estatal del servicios, del Transporte Público de Pasajeros.

Siendo las funciones de dicha institución como organismo asegurador de estabilizar el tránsito vehicular:

- a) Planificar, organizar, regular y controlar el transporte de pasajeros;
- b) Ejecutar la política del estado en materia de transporte de pasajeros;
- c) Estudiar todos los problemas referentes al transporte y hacer al Poder Ejecutivo las recomendaciones que estime pertinentes;
- d) Reglamentar y controlar el funcionamiento de las terminales del transporte;
- e) Fijar las necesidades reales del transporte de pasajeros y las prioridades para las distintas modalidades de este servicio;
- f) Establecer mediante resoluciones las normas encaminadas al cabal cumplimiento de las leyes sobre la materia y aquellas que considera necesaria para el normal desenvolvimiento de los servicios de transporte de pasajeros;
- g) Establecer otorgar rutas urbanas e inter-urbanas;
- h) Organizar el registro de vehículos destinados al transporte de pasajeros.

Esta organización además se encarga de señalar y mantener las carreteras, otra expide la licencia de conducir, otra sanciona las violaciones a la ley 241-00, otra expide las placas, otra controla las rutas de autobuses públicos, otra brinda este servicio desde el Estado y algunas tienen la potestad de cambiar la dirección de las calles. A pesar de esto, algunas instituciones que tienen que ver directamente con la situación no están involucradas, como es el

caso de la Secretaría de Salud Pública, que no tiene un departamento encargado de la situación, de acuerdo con consultas en diferentes departamentos de esa institución.

La Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)

La AMET fue creada, como instancia dependiente de la Presidencia el 10 de septiembre de 1997 a través del Decreto 393-97, con el fin de resolver el problema de la multiplicidad institucional y regular, consolidando en esta sola instancia todo lo concerniente a la demanda y oferta de transporte en Santo Domingo. Así, el recibimiento que tuvo la creación de AMET fue de recelo, de desconfianza y de desprecio".

Los adversarios de AMET venían no sólo de la oposición política o de los posibles afectados con las medidas de reglamentación del servicio, sino de ciertos funcionarios del propio gobierno.

Luego de la selección del personal básico y de una labor permanente frente a la opinión pública, para cortar por lo sano las tergiversaciones sobre el rol de la AMET, esta institución, se embarcó en la elaboración de un plan global de Transporte Público conforme con las recomendaciones del diagnóstico. El mismo estaba encaminado a la implementación de un sistema de Corredores con carriles exclusivos (autobuses autorizados y vehículos de emergencia) que garantizaban amplios recorridos a lo largo de los principales ejes viales de la ciudad y al desarrollo de una policía especial profesional, para vencer la corrupción, encargada de la fiscalización del tránsito en los Corredores. El 25 de enero de 1998, se graduó el primer grupo de la Policía Metropolitana y se inauguró, el 26 del mismo mes, el primer Corredor (el Corredor 27 de Febrero, con 40 km) de los seis diseñados.

Entre esa fecha y el 16 de mayo de 1999 se pusieron en funcionamiento 5 de los seis Corredores previstos, la Policía Metropolitana contaba con un cuerpo de 500 profesionales y se daban los primeros pasos para la implementación de una segunda etapa, para el establecimiento de Rutas de Alimentación

(Corredores Secundarios). A los 21 meses de existencia la AMET se apresta a extender su experiencia a Santiago, la segunda ciudad del país.

Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA)

La OMSA, puesta en funcionamiento en enero 1998, dirigida por Ignacio Ditren, fue la instancia operativa encargada del control de los autobuses privados, financiados con garantía estatal. Ella fue además una instancia de negociación con las bases choferiles y la élites sindicales para poner en funcionamiento el nuevo sistema. Más allá de la fuertes oposiciones y diferencias entre la AMET (instancia directiva fundamental) y la OMSA, de cierta manera dependiente de la primera, ambas lograron una sinergia con resultados positivos.

Entre enero 1998 y mayo 1999, el sistema de transporte disponía de una flota de 337 vehículos operando en los 5 Corredores y había movilizadado un total de 45 millones de usuarios. La calidad y la cobertura del servicio habían mejorado sensiblemente. Una encuesta de Gallup Dominicana a los pocos meses de iniciado el servicio (1998) y otra realizada por la OMSA en mayo 1999 confirman la conformidad de los usuarios con el servicio.

Estos primeros resultados ilustraban el peso de la voluntad política y las determinaciones necesarias para poner en ejecución transformaciones en un sistema, como el del transporte.

Los Accidentes como uno de los problemas más traumático del tránsito en Santo Domingo.

Los accidentes de tránsito siguen siendo la principal epidemia del país, la primera causa de muerte antes que los problemas cardiovasculares y el cáncer. Constituyen uno de los principales problemas de salud pública y de desarrollo del mundo.

El 80% de los accidentes de tránsito son causados por imprudencias humanas. En el resto influyen la falta de señalización e iluminación de las vías,

las condiciones críticas en las que se encuentran algunos vehículos, el número excesivo de instituciones relacionadas con el tránsito, la falta de vigilancia policial y de aplicación de las leyes de tránsito por la Policía Nacional.

Los encargados de los sistemas de vigilancia de los accidentes de tránsito admiten que existe un sub-registro causado por el hecho de que no todos los accidentes son re- portados a la Policía Nacional ni a las agencias de seguros de automóviles, solucionándose el problema entre las partes involucradas aún existan o no daños a personas.

Sin embargo, los viernes , en horas de la tarde, es cuando ocurren más colisiones de vehículos, sólo debido al gran desplazamiento hacia el interior del país que suele verificarse en esa ocasión, al comenzar el asueto de fin de semana y cuando muchas personas salen a vacacionar o a reunirse con familiares.

El transporte inteligente (Tránsito Inteligente)

Los Sistemas de Transito Inteligente pueden ser definidos como el matrimonio entre los avances en tecnologías de información y sistemas de comunicación con los vehículos y redes de caminos que forman parte del sistema de transporte. Podemos considerarlos inteligentes teniendo en cuenta que proveen información oportuna tanto a usuarios como a operadores. Apostar por estas tecnologías en el conjunto formado por los actuales sistemas de transporte puede suponer salvar vidas así como un ahorro de tiempo y dinero.

Los primeros sistemas de transporte inteligente se remontan a la década de los 60, siendo Toronto (en Canadá) y Chicago (en Estados Unidos) las primeras ciudades en implementarlos, aunque distaban bastante de lo que hoy entendemos por "inteligente".

Las tecnologías de control automatizado de vehículos se están desarrollando para mejorar la seguridad en carretera. Estos dispositivos, situados a bordo del vehículo, pueden avisar al conductor para impedir un

peligro determinado o, en una emergencia, corregir sus acciones. Se ha adaptado un sistema de radar para uso en los autobuses de escuela de manera que detecten a una persona cerca del vehículo y alerten al conductor.

Un sistema de cámaras fueron colocadas, de forma estratégica, en puntos clave de la capital Santo Domingo y las principales provincias del interior, así como en las carreteras y autopistas más importantes del país un ejemplo de esto son las cámaras puestas en los túneles de nuestra capital, ya que en caso de un accidente dentro de estos las autoridades se pueden dar cuenta por medio de estas cámaras de la situación.

La función de las cámaras es grabar los acontecimientos del tránsito y así proveer una herramienta de ayuda a las autoridades en el momento que ocurran accidentes, robos, atracos y asaltos en dichas vías. También estas cámaras podrán leer las placas de los vehículos y servirán de radar para medir la velocidad en las carreteras y autopistas del país.

Los radares y otros tipos de sensores se utilizan también para detectar si algún otro vehículo se encuentra en el ángulo muerto del conductor, es decir, en una posición en la que no están visibles en los espejos retrovisores. También se están estudiando sensores de infrarrojos y otros métodos de mejora visual para incrementar la seguridad en la circulación nocturna o en condiciones climáticas adversas.

Las ventajas de estos sistemas son evidentes y constituyen sólo una muestra de lo que el avance de las nuevas tecnologías nos depara en un futuro. En este sentido, la aparición del transporte inteligente altera no sólo el rol de los conductores y peatones sino también el de los agentes de tráfico, saliendo también ampliamente mejorada la relación o vínculo que se establece entre ellos.

INTERSECCIONES DE TAPONES EN LAS HORAS PICO

Av. 27 de Febrero - Av. Leopordo Navarro

Av. 27 de Febrero - Av. Isabela Guiar

Av. 27 de Febrero – José Matti

Av. 27 de Febrero - Av. 30 de Marzo

Av. 27 de Febrero – Barahona

Av. 27 de Febrero - Av. Tiradentes

Av. 27 de Febrero – Av. Sir Winston Churchill

Av. Sir Winton Churchill – Av. Ing. Roberto Pastoriza

Av. Sir Winton Churchill – Av. Gustavo Mejia Ricart

Av. Máximo Gómez - Av. Nicolás de Ovando

Av. Máximo Gómez – Cesar Nicolás Penson

Av. Máximo Gómez – Pedro Henríquez Ureña

Av. Máximo Gómez - Av. Bolívar

Av. Máximo Gómez – Av. José Contreras

Av. Máximo Gómez – San Juan de la Maguana

Av. Máximo Gómez – Av. Independencia

Av. Máximo Gómez – Av. José Contreras

Av. Máximo Gómez – Av. México

Av. Máximo Gómez – Av. 27 de Febrero

Av. Máximo Gómez - Av. Jhon F. Kennedy

Av. Máximo Gómez – Av. San Marti

Av. Tiradentes- Av. San Martín

Av. Tiradentes – Av. Bolívar

Av. Tiradentes – Av. Gustavo Mejia Ricart

Av. Tiradentes – Av. Jhon F. Kennedy

Av. Tiradentes – Calle San Cristóbal

Av. San Martí- López de vega

Av. México – Av. Duarte

Av. México – Calle José Matti

Av. Duarte - Calle Paris

Calle José Matti – Calle Paris

Av. Alma mater – Av. José Contreras

Av. Jhon F. Kennedy - Av. Ortega y Gasset

Av. Jhon F. Kennedy - Av. López de Vega

Av. Abraham Lincol-

Av. Abraham Lincoln- Av. Independencia

Av. Independencia – Correa y Cidron

Av. Independencia – Av. Jiménez Moya

Av. Rómulo Betancourt – Av. Tiradente

Av. Luperon – Av. 27 de febrero

Av. Luperon-Gustavo Mejia Ricard

Av. Luperón - Av. Mirador Sur

Av. Luperon - Av. Enriquillo

Av. Luperon - Av. Rómulo Betancourt

Av. Luperón – Av. Independencia

Av. Rómulo Betancourt - Av. Núñez de Cáceres

Av. Rómulo Betancourt - Av. Jiménez Moya

Av. Rómulo Betancourt - Av. Abraham Lincoln

Av. Núñez de Cáceres- Av. 27 de Febrero

Av. Canoabo –Av. 27 de Febrero

Aut. 30 de Mayo – Av. Independencia

Av. San Vicente de Paúl – Fernández de Navarrete

Av. San Vicente de Paúl – Carretera Mella

Av. San Vicente de Paúl – Carretera de Mendoza

Av. San Vicente de Paúl – Juan Pablo Duarte

Av. Charles de Gaulle – Carretera de Mendoza

Av. Isabela Guiar- Av. Charles de Gaulle

Carretera Mella – Av. Sabana Larga

Carretera Mella – Carretera de Mendoza

Carretera Mella - Av. Francisco Segura y Carvajal

Carretera Mella – Av. Charles de Gaulle

Av. Fernández de Navarrete – Av. Francisco Segura y Carvajal

Av. Venezuela – Aut. Las Ameritas

Av. Venezuela – Calle Puerto Rico

Calle Dr. Octavio Mejia Ricard – Av. Sabana Larga

Av. Las Ameritas – Av. Sabana Larga

Av. Francisco Segura y Carvajal – Presidente Estrella Ureña

Aut. A San Isidro – Av. Charles de Gaulle

Gestión de Empresas del Transporte

SANTO DOMINGO, República Dominicana.- Durante la actual gestión que encabeza el ingeniero Ángel Segura, la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) ha impartido diez cursos de “Gestión de Empresas del Transporte”, durante los cuales se han capacitado y beneficiado 510 personas pertenecientes a distintas regiones del país, lo que ha aportado una mayor rentabilidad al negocio sin que los transportistas actúen en perjuicio del usuario.

Han sido capacitados 452 operadores de transporte de diferentes puntos del país, 54 funcionarios y empleados de la OTTT y cuatro invitados especiales, para un total de 510 personas. Los diez cursos fueron impartidos en los meses de septiembre, octubre y noviembre del 2009, febrero, junio, julio, agosto, septiembre y octubre del 2010 y febrero de este 2011.

Los cursos fueron realizados en Bávaro (dos eventos), Puerto Plata, Boca Chica, Santiago (dos eventos), Barahona, Distrito Nacional, San Francisco de Macorís y Azua. El más concurrido fue el celebrado en San Francisco, donde asistieron 68 operadores y 11 empleados. Se llevó a cabo los días 20, 21 y 22 de octubre del 2010. Estos eventos son organizados por el Departamento de Educación Vial, que dirige el licenciado Francisco Pueblo. El Curso Gestión de

Empresas del Transporte se enmarca en el Lineamiento Estratégico Fomento al Desarrollo de Empresas de Transporte, que lleva a cabo la OTTT.

Para recorrer todo el territorio nacional solo falta desarrollar el curso número once, el cual está previsto realizarse en el municipio de Mao, provincia Valverde, y con él culmina el programa en la región Cibao Noroeste. El próximo módulo estará dirigido hacia la calidad en el transporte de pasajeros.

Estas actividades generan un gran entusiasmo entre los operadores, quienes se han ido transformando constituyendo sus propias empresas de transporte.

En estos cursos se tratan los temas “Relaciones Interpersonales en el Ámbito Laboral y Crecimiento”, “Transporte Sostenible”, “Manual de Procedimientos de la OTTT”, “Situación Actual del Transporte Público y sus Perspectivas”. También, “Conceptos Básicos de Transporte Terrestre y su Marco Normativo”, “Planificación y Logística del Transporte”, “Estudios de Transporte”, “Dimensionamiento de Rutas”, “Costos Operacionales del Transporte”,

Las Compañías de Taxis en República Dominicana

Estas son empresas que se dedican a brindar un servicio de transporte a la ciudadanía, la mayoría de estas empresas son privadas, poseen una estructura plana, los empleados de primera línea (**operadores**) en su gran mayoría trabajan en una área poco climatizada, las mayoría de estas compañía no están debidamente registrada en impuesto internos y algunas no tienen licencia para operan. El ente regulador Instituto Dominicano de las Telecomunicaciones **INDOTEL** es el encargado de las regulaciones de las telecomunicaciones en nuestro país, con regularidad el **INDOTEL** realiza operativo con la finalidad de regularizar la situación de estas empresas.

Las compañías de taxis que operan ilegalmente en nuestro país con regularidad ocasionan interferencia a las que están licenciadas provocando así el desequilibrio operativo de estas en todo del Espectro Radioeléctrico. El

INDOTEL como una medida de preservar y reguarda el espectro radioeléctrico regularmente aplica sanciones a las compañía de taxis que están operando sin una debida licencia.

Existe confusión entre la población ya que no hay una homogeneidad en las unidades, es difícil distinguir entre un taxi un carro privado y un concho, la calidad de las unidades va a depender mucho del tipo de compañía que sea por ejemplo:

Las mayoría de las compañía que están registra y tienen licencia para operar, le exigen a sus unidades un estándar en el vehículo, mientras que la que están ilegal no lo hacen, esto a su vez provoca una diferencia entre las unidades de las diferentes compañía.

Compañía de taxis que operan en Santo Domingo

Taxi la Nueva Opción

Zona Taxi

Súper Taxi

Santo Domingo Taxi

Taxi Edwin

Taxi Empresarial

Taxi Anacaona

Taxi Capital

Alcarrizos Taxi

Raffi Taxi

William Moreta

Popular Taxi

OperTaxi

Mundi Taxi

Taxi El Cacique

Taxi Imperial

Rene Taxi

Tropical Taxi

Nacional Taxi

Milenium Taxi

Maxi Taxi

Lino taxi

Taxi Hogar
Taxi Express
Coop Taxi
Apolo Taxi
Alex Taxi
Aero Taxi
High Class Taxi
Eric Taxi
Tierra Taxi
Tecni Taxi
Taxi Leo
Taxi Paraíso
Taxi Miraflores
Taxi Sonido
Taxi La Ruta
Taxi Las Américas
Son Taxi
Rueda Taxi
Elías Taxi
Supremo Taxi
Taxi 2000
Taxi Pantoja
Taxi Rondón

Compañía de taxis que operan en el interior del país.

Garrido Taxi
Cana Taxi
Higüey Taxi
Rápido Taxi
Primi Taxi
Santana Taxi

Naranja Taxi
Estrella Taxi
Durán Taxi
San Pedro Taxi
Gil Taxi
Higuamo Taxi
Bayahibe Taxi
Sicho Taxi
Taxi Centenario
Pionero Taxi
Dino Taxi
Santa Rosa Taxi
Taxi Centenario
Jaime Taxi
Taxi del Valle
Taxi La Vega
Triple Taxi
Metro Taxi
Taxi Cibao
Taxi Real
Trici Taxi Ramgo
Niovi Taxi
Miguelito Taxi
Taxi Carolina
Mao Taxi
Triny Taxi
Niovi Taxi
Taxi Monumental
Taxi Mil
Miguelito Taxi
Leon Taxi

Kenny Taxi
Karina Taxi
J.J. Taxi
Gasela Taxi
Taxi Familiar
Caribbean Taxi

A continuación mostramos una serie de requisitos que pide el **INDOTEL** para regularizar la situación de aquellas compañías de taxis que están operando ilegalmente.

Art. 30. Requisitos para las solicitudes de Inscripción en los Registros Especiales

Toda solicitud de Inscripción en los Registros Especiales deberá ser presentada de conformidad con los procedimientos establecidos en el Capítulo III, y deberá contener, como mínimo, la siguiente información:

(A) Información General

- (1) Nombre, dirección, números de teléfono y de facsímil, y dirección de Correo electrónico del solicitante;
- (2) Número de la cédula o documento de identificación personal, o número del Registro Nacional del Contribuyente, respectivamente, según se trate de una persona natural o jurídica;
- (3) Tipo de servicio que se propone operar o prestar;
- (4) Área geográfica en la cual el solicitante propone prestar u operar el servicio;
- (5) Si el solicitante es una persona física que se dedica de manera habitual al comercio con el propósito de obtener beneficios, se deberá depositar copia del Certificado de Registro Mercantil;
- (6) Si la solicitud es presentada por una institución del Estado, deberá estar firmada por el titular de la dependencia estatal de que se trate;

(7) Si la solicitud es presentada por una misión diplomática, deberá estar firmada por el representante de la misión, y estar acompañada de una carta de no objeción de la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores.

(B) Si el solicitante es una persona jurídica, necesitará presentar la siguiente información legal: documentación constitutiva.

- (1) Copia de los Estatutos sociales;
- (2) Copia de la Nómina y Acta de la Asamblea General Constitutiva;
- (3) Copia de la Lista de suscripción y estado de pago de las acciones;
- (4) Copia de la Compulsa de la declaración notarial de la suscripción y pago de las acciones
- (5) Copia del recibo de pago de los impuestos de constitución;
- (6) Copia del Certificado de Registro Mercantil expedido por la Cámara de Comercio y Producción correspondiente;
- (7) Copia de la inscripción en el Registro Nacional de Contribuyentes (R.N.C.) autorizada mediante oficio de la Dirección General de Impuestos Internos (D.G.I.I.);
- (8) Si se constituyó con aportes en naturaleza, incluir copia del informe del comisario verificador de aportes y Nómina y Acta de la Segunda Asamblea Constitutiva;
- (9) Copia de la Nómina de Presencia y Acta de la Asamblea General que nombra la Directiva actual;
- (10) Si se han modificado los Estatutos, será necesario presentar: Copia de la Nómina de Presencia y Acta de la Asamblea General Extraordinaria que aprobó la modificación;

Copia del Certificado de Registro Mercantil expedido por la Cámara de Comercio y Producción correspondiente, debidamente actualizado; y
Cuando aplique, copia de la autorización para el cambio de razón social

en el Registro Nacional de Contribuyentes (R.N.C.), expedida por la Dirección General de Impuestos Internos (D.G.I.I.).

(11) Si la solicitante es una compañía constituida con anterioridad a la entrada en vigencia de la Ley No. 3-02 sobre Registro Mercantil, la documentación que presente al INDOTEL deberá incluir, en adición a los requisitos aplicables previamente señalados:

Copia de la Autorización expedida por la Dirección General de Impuestos Internos (D.G.I.I.) para depositar los documentos constitutivos en los tribunales correspondientes;

Copia del inventario de depósito de documentos en los tribunales correspondientes;

Copia de la edición del periódico donde se publicó el aviso de constitución de la compañía, que evidencie que su original fue debidamente certificado por el editor y registrado en la Oficina del Registro Civil correspondiente; En el caso de modificación de Estatutos, copia del aviso de modificación publicado en un periódico de circulación nacional, que evidencie que su original fue debidamente certificado por el editor del periódico y registrado en la Oficina del Registro Civil correspondiente.

(B.1) En el caso de una Compañía Extranjera:

(a) Documentos de incorporación;

(b) Documento mediante el cual se designe la Directiva actual;

(c) Documento que acredite el Poder o Mandato al representante de la sociedad;

(d) Fijación de domicilio en la República Dominicana, en caso de que la solicitud de Inscripción se presente para servicios a ser prestados directamente por el titular de la Inscripción, a usuarios finales de la República Dominicana.

- Si los documentos están en un idioma que no sea el español deberán estar traducidos por un intérprete judicial de la República Dominicana.

- El Consulado Dominicano del país de origen de la compañía o, en su defecto, aquel que resulte competente, deberá certificar dichos documentos de

conformidad con las leyes de la República Dominicana, debiendo, además, ser legalizada su firma ante la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores.

(B.2) En el caso de una asociación sin fines de lucro, organizada según la legislación aplicable (incluyendo organización religiosa):

- (1) Copia de los Estatutos sociales;
- (2) Copia de la Nómina y Acta de la Junta General Constitutiva;
- (3) Copia del decreto de incorporación concedido por el Poder Ejecutivo;
- (4) Copia de la Nómina y Acta de la Junta General que nombra los miembros de la Directiva actual;
- (5) Copia del inventario de depósito de los documentos de incorporación en los tribunales correspondientes;
- (6) Si se han modificado los Estatutos, será necesario presentar:
Copia de la Nómina y Junta General Extraordinaria que apruebe la modificación;
Copia de la edición del periódico donde se publicó el aviso de la modificación de los Estatutos de la asociación, que evidencie que su original fue debidamente certificado por el editor y registrado en la Oficina del Registro Civil correspondiente;
Copia del decreto que autorizó la modificación.

(B.3) Documentación adicional aplicable en todos los casos previstos por el literal B:

- Documento que de conformidad con los Estatutos, acredite el poder o mandato del apoderado del solicitante.
- Todas las copias de los documentos corporativos, constitutivos o de incorporación depositados en el INDOTEL deberán estar certificadas por el Secretario de la entidad, con el visto bueno del Presidente y con el sello de la entidad.

En el caso de los documentos de constitución o incorporación, o de modificación de Estatutos, las copias que se suministren al INDOTEL deberán ser de los

originales registrados por ante la Cámara de Comercio y Producción correspondiente, si la solicitante es una sociedad de comercio, o por ante la Oficina del Registro Civil correspondiente, si la solicitante es una entidad sin fines de lucro.

(C) Información Técnica

(1) Cuando sea aplicable, certificados de homologación de los equipos principales a utilizar o la correspondiente solicitud de homologación presentada al INDOTEL, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley, o copia del certificado de homologación expedido por las autoridades competentes de un país de la Zona Mundial de numeración a la cual pertenece la República Dominicana y de otras Regiones que mantienen los estándares Americanos;

(2) Una relación de los servicios que serán ofrecidos al amparo de la Inscripción solicitada, indicando sus características y el momento a partir del cual se ofrecerán. Además se señalará el nivel de penetración esperado y los planes de expansión;

(3) Cuando sea aplicable, una descripción de la topología y arquitectura de la red, detallando las características principales de sus distintos tramos (incluyendo la red troncal y la red de distribución, si corresponde), destacando las tecnologías a emplearse y los planes de señalización y transmisión propuestos, cuando aplique. Deberán incluirse diagramas detallados indicando la interconexión de componentes tanto en la empresa prestadora como en la localidad del cliente, cuando sea aplicable;

(4) Cuando sea aplicable, una indicación de las infraestructuras y redes de telecomunicaciones de terceros que se prevé serán utilizadas. Los diagramas de la red deberán ilustrar claramente estas infraestructuras;

(5) Cuando sea aplicable, lista de las Concesiones y Licencias previamente otorgadas o Inscripciones previamente efectuadas por el INDOTEL o la autoridad regulatoria anterior al solicitante de la Inscripción.

El INDOTEL podrá requerir cualquier información adicional que sea necesaria para la Inscripción.

En el caso de que la solicitud de Inscripción sea para prestar servicios de reventa, el interesado deberá presentar, conjuntamente con los demás requisitos aplicables indicados en este Artículo, copia del acuerdo suscrito con una concesionaria nacional para la reventa de sus servicios.

Art. 40. Requisitos para obtener una Licencia para Servicios Privados de Radiocomunicaciones, enlaces radioeléctricos, Asociaciones sin Fines de Lucro, Instituciones del Estado, Instituciones Religiosas reconocidas por el Estado, Misiones Diplomáticas y casos de emergencia justificados ante el INDOTEL

Todo solicitante incluido en una de las categorías establecidas en este párrafo, que desee usar el espectro radioeléctrico, deberá obtener una Licencia *sin necesidad de concurso público*. Estos son:

- a) Servicios Privados de Radiocomunicaciones;
- b) Enlaces radioeléctricos de licencias compartidas;
- c) Asociaciones sin fines de lucro;
- d) Instituciones del Estado Dominicano;
- e) Instituciones Religiosas reconocidas por el Estado Dominicano;
- f) Misiones Diplomáticas, en caso de que existan acuerdos bilaterales ratificados por la República Dominicana; y
- g) Casos de emergencia justificados ante el INDOTEL.

En el caso de solicitudes presentadas por instituciones del Estado, bastará con que la solicitud la realice el titular de la dependencia estatal solicitante. Por su parte, las misiones diplomáticas que soliciten el uso de espectro radioeléctrico, deberán presentar una carta de no objeción por parte de la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores.

En el caso en que la demanda de espectro radioeléctrico exceda la capacidad disponible, la solicitud de Licencia presentada por uno de los solicitantes establecidos en este Artículo, se sujetará al concurso público estipulado en el Capítulo VII de este Reglamento.

Los solicitantes indicados en el párrafo 40.1 deberán también obtener una Concesión o Inscripción en un Registro Especial, de conformidad con este Reglamento.

Los solicitantes de una Licencia vinculada a una Concesión o una Inscripción en Registro Especial, deberán indicar en su solicitud que están solicitando además una Concesión o Inscripción, y deberán suministrar la siguiente información adicional:

(A) Información General

(1) Zona de servicio o área geográfica de cobertura del servicio que solicita;

(B) Información Técnica

(1) Certificados de homologación de los equipos principales a utilizar o la correspondiente solicitud de homologación presentada al INDOTEL, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley, o copia del certificado de homologación expedido por las autoridades competentes de un país de la Zona Mundial de numeración a la cual pertenece la República Dominicana y de otras Regiones que mantienen los estándares Americanos;

(2) Descripción técnica de los aparatos y equipos que se usarán para el sistema;

(3) Un listado de las estaciones fijas o móviles de la red, con indicación precisa de sus ubicaciones geográficas y características radioeléctricas, incluyendo el esquema gráfico general de la red, con indicación de las diferentes estaciones, bandas del espectro radioeléctrico, descripción de las emisiones y plan de reutilización del espectro radioeléctrico, así como datos de comprobación de no interferencia a otros sistemas instalados, mediante rastreo o análisis del espectro;

(4) Número proyectado de usuarios;

(5) Clase de emisión, niveles de transmisión a emplear y características de los sistemas a instalar para garantizar la no ocurrencia de interferencias a otros sistemas operados en frecuencias contiguas, estudio técnico de la señal, transmisores, potencia de los equipos a utilizar, patrón de radiación de las antenas, propagación y la ubicación de las instalaciones de transmisión, entre

otros. El INDOTEL podrá requerir cualquier información adicional que sea necesaria para la obtención de una Licencia.

Si el solicitante de una Licencia en virtud de este Artículo ya posee la necesaria Concesión o Inscripción, solamente será requerido a presentar la información indicada en el citado artículo 40.4.

Los titulares de una Concesión o Inscripción en Registro Especial podrán solicitar frecuencias para enlaces radioeléctricos, con la finalidad de expandir los servicios autorizados dentro de las áreas geográficas consignadas en su Concesión o Inscripción, siempre y cuando sustenten su solicitud en datos que demuestren que sus capacidades técnicas estén cubiertas por la demanda efectivamente atendida, proyecciones de demanda futura o mejorías en la calidad del servicio.

Estas solicitudes de frecuencias serán decididas directamente por el Consejo Directivo del INDOTEL, previo informe técnico y recomendación presentados al efecto por la Dirección Ejecutiva, quedando sujetas a las restricciones propias de la disponibilidad de frecuencias en el rango solicitado, de conformidad con el Plan Nacional de Atribución de Frecuencias (PNAF). En este sentido, el INDOTEL velará porque la asignación de frecuencias no contribuya a configurar una posición de dominio en el mercado o restricción al desarrollo de la competencia, para lo cual está facultado a establecer las restricciones que procedan en resoluciones debidamente motivadas.

No requerirán Licencia los sistemas de radiocomunicaciones calificados de baja potencia y que utilicen frecuencias en las bandas atribuidas a emisiones de baja potencia, y las aplicaciones Industriales, Científicas y Médicas (ICM) que utilicen frecuencias contenidas en las bandas atribuidas a estos fines, de conformidad con el Reglamento General de Uso del Espectro Radioeléctrico.

Cuando se requiera el cambio de frecuencias asignadas para servicios privados de radiocomunicaciones, se deberá presentar una solicitud al INDOTEL, acompañada de los documentos establecidos en los Artículos 30 y 40.4 de este Reglamento. En estos casos, el Consejo Directivo del INDOTEL evaluará la necesidad del cambio, y lo aprobará dependiendo de la disponibilidad de frecuencias atribuidas para estos servicios.

II.2 Tipos de compañía de compañía de Taxis (funcionamiento)

En nuestro país existen diferentes tipos de compañía de taxi, esto va depender mucho del segmento de mercado al cual esta se dirigida:

Premium: Estas empresas están dirigidas al segmento empresarial, la mayor parte del tiempo se encuentra agrupadas cerca de la metrópolis y los centros comerciales. Estas empresas están debidamente registradas y poseen su licencia para operar. Son empresas que tienen mucho tiempo ejerciendo esta actividad y brindándole a la ciudadanía un servicio confiable.

Mas: Estas empresas están dirigidas a un segmento de la población media baja sus unidades casi siempre están dispersas en el territorio nacional, están debidamente registradas y poseen licencia para operar.

Fácil: Este tipo de empresa está dirigida a la población pobre de nuestro país sus unidades casi siempre están lejos del centro de operación (**Base**), muchas de ellas no están debidamente registradas y tampoco poseen una licencia para operar.

Funcionamiento:

Las compañías de taxis de nuestro país no le dan la importancia que se merecen a los taxistas, estos conductores son los clientes internos de estas empresas. Después de haber tenido varias entrevistas con algunos de los taxistas de las diferentes compañías, estos me cuentan que los empresarios de

las compañías de taxis solamente lo utilizan, pero que no le dan ningún tipo de retribución por la labor que realizan para ellos.

El taxista le pagan a la compañía de taxis una tarifa semanal por los servicios que esta le reparte en la semana, es un equipo de trabajo donde el que le da la cara el clientes finalmente es el taxista, los empresarios nunca tiene contacto directo con los clientes externos.

Toda la **compañía de taxis** tiene un estándar de precio por distancia, el pasajero (cliente), tiene el derecho de pedirle la tarifa a la base directamente, en ocasiones se presentan conflictos, ya que hay algunas unidades que no le gusta pedir la tarifa a la base para cobrarle más que lo que cuesta el servicio al cliente.

Funcionamiento y Producción en la compañía de Taxis

Las compañías de Taxis tienen un centro de operaciones (call center), es donde el cliente externo llama para solicita le servicio, los operadores toman el servicio y lo distribuye entre las diferentes unidades mediante un sistema de radiocomunicación privada, la distribución de los servicios se realiza en tres modalidades por turno, copia y por sorteo.

Turno: No todas las empresa tienen este servicio ya que el control de la repartición se realiza atreves de una servido, la computadora le indica al operador cual es la unidad que le toca el servicio.

Copia: Todas las unidades escuchan el servicio que sale la primera unidad que plaque (pulsar el botón del micrófono de la unidad), es a la que se le otorga el servicio.

Sorteo: Esta modalidad se da cuando es por turno y a la unidad que le toca está muy lejos la base le asigna el servicio a la unidad que ellos consideren.

Diagrama de la Distribución y Comunicación.

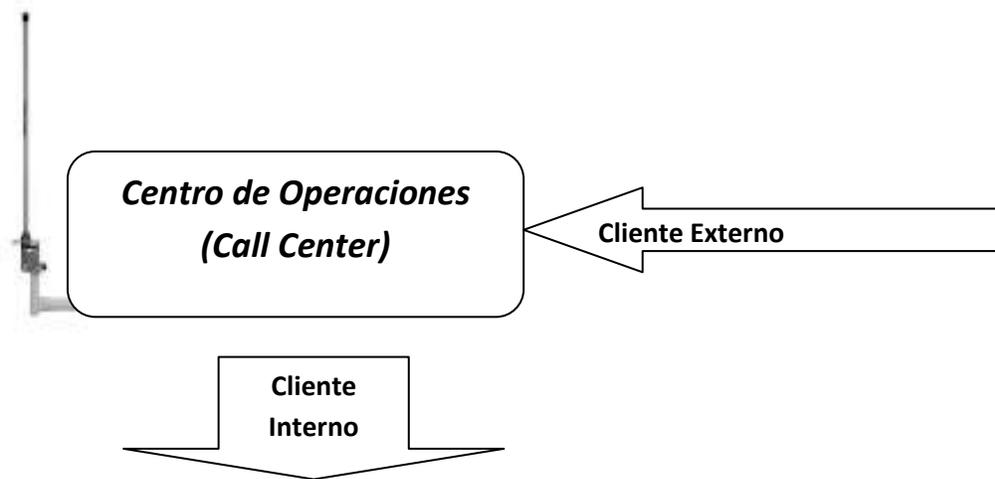


Fig.1.1

II.3 Análisis Foda

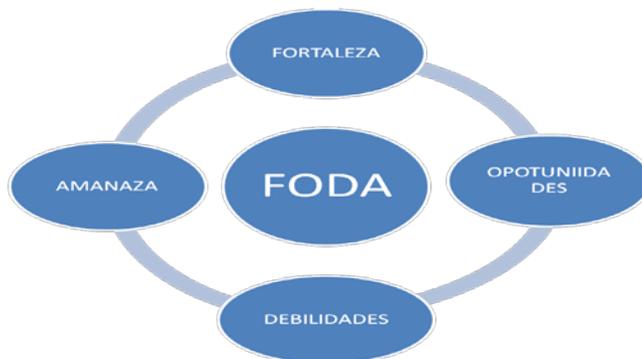


Fig.1.2

-Fortaleza

- Facilidad para adquirir el servicio

- Trato afable del taxista hacia el cliente
- Capacidad de adaptación
- Capacidad de adoptar convenios con otras empresas

-Oportunidades

- incursionar en nuevos segmento de mercado
- implementación de la Tecnología de la información
- Expandir su cobertura
- Implementar una forma de pago más segura (**Clientes**)
- Implementar programa de seguro médico para los (Taxista)
- Homogeneizar la unidades
- Programa de depuración de los Taxista
- Diversificar sus servicios

-Debilidades

- Sistema anárquico
- Poco organización
- Poca seguridad
- Poca regulación
- Poca cobertura
- Poco apoyo a los Taxista
- Publicidad pobre

-Amenaza

- Nuevos competidores
- Nuevos impuesto por parte de gobierno
- Incremento de los combustible
- Nuevos sistema de transporte por parte de gobierno(Metro)

II.4 Análisis Pest

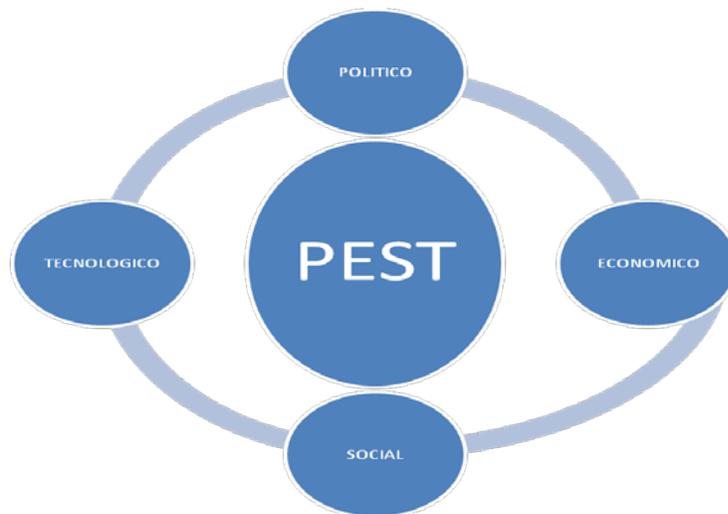


Fig.1.3

-Político

- En este momento el gobierno no brinda poco apoyo a las empresas del transporte
- La corrupción cubre nuestra sociedad
- El tráfico de influencia es cada vez más grande
- Nuestro país no presente ningún tipo de conflicto con otros países(Guerra)

-Económicos

- La economía del país crece muy lenta
- Hay estabilidad en la en la divisas
- En nivel de desempleo aumenta
- El alza de los combustible persiste
- El turismo ha disminuido en los últimos dos años
- Las reforma de impuestos internos perjudica algunas empresas del país

-Social

- Nuestra población sigue creciendo
- El gobierno invierte poco en la educación
- El gobierno cumple poco con los compromiso de salud
- La primera dama crea programa para rescatar nuestros valores
- Nuestra población es bastante joven

-Tecnológico

- La república Dominicana es una de los país de Latino América mas actualizado en orden de la tecnología
- Los teléfonos inteligentes le han dado un giro a las telecomunicaciones en nuestro país
- Es fácil tener acceso a internet
- Las salas digitales del Indotel están distribuidas en todo el país

TRABAJO DE CAMPO III

III.1. Análisis de Modelo

III.1.1 Modelo A: Analizaremos la empresa de transporte urbano (Ferri Taxis), esta empresa está ubicada en la C/24 Barrio Nuevo Sabana Perdida, Santo Domingo Norte. Tel.809-590-2222

Esta empresa cuenta con un total de cuarenta (40), unidades que brindan servicio las 24 los 365 día al año con una cobertura en todo el Distrito Nacional, opera en la modalidad de **Copia**, que es donde todas las unidades escuchan el servicio que sale y la primera unidad que plaquea (pulsar el botón del micrófono de la unidad), es a la que se le otorga el servicio.

Su fuerza de trabajo y operaciones este conformada por un total de diez (10) empleados, estratégicamente distribuidos, esta empresa pertenece al segmento **Fácil**: Este tipo de Compañía de **Taxi** está dirigida a la población pobre de nuestro país sus unidades casi siempre están secar del centro de operación (**Base**), muchas de ellas no están debidamente registradas y tampoco pose una licencia para operar.

Gerencia y Productividad:

El centro de operación o Base, está compuesto por un Call Center que es donde los operadores reciben las llamadas del el clientes externo para después distribuir las entre los clientes internos (Taxista), también tienen un departamento de contabilidad, que se encarga de los proceso financieros de la empresa, y la oficina del presidente.

Los operadores devenga un salario mensual entre siete (RD\$7000), y nueve mil pesos mensuales (RD\$9000), esto va a depender mucho del tiempo del operador en la empres y de las horas extra que esta trabaje.

Organigrama:

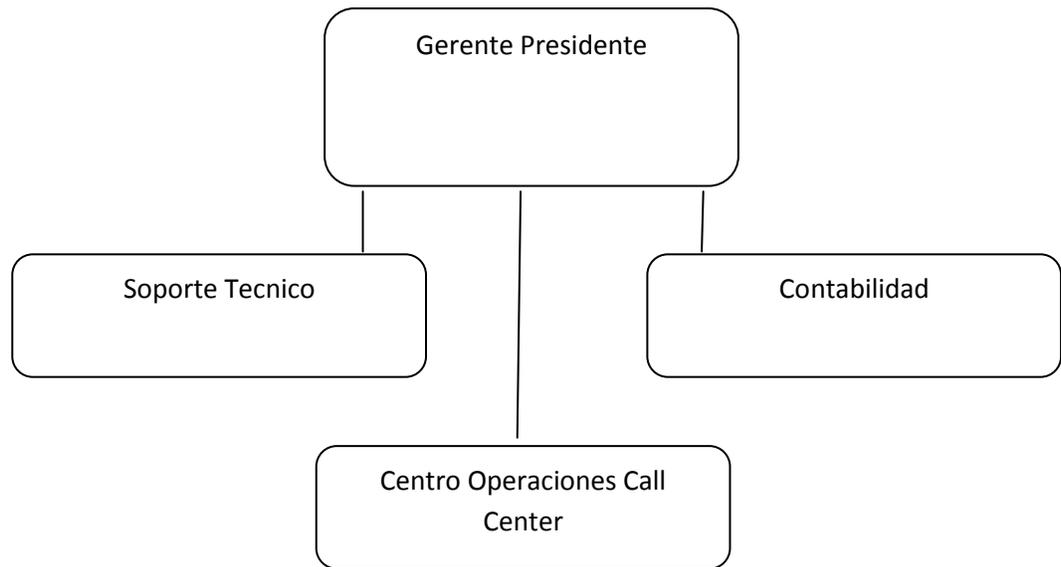


Fig.1.4

Documento para el proceso de inscripción:

Foto Copia.

-Cedula

-Papel de Buena Conducta

-Licencia de Conducir

-Formulario Completo

-Recibo de pago derecho a inscripción

Los Clientes Internos (Taxista), la pagan a esta compañía semanalmente por el servicio prestado la suma de quinientos pesos (RD\$500) si el Radio Comunicador es Propio y seiscientos pesos (RD\$600), si el Radio Comunicador es de la empresa.

El pago a Base se realiza todo los lunes 8:00 AM a 12:00 AM, si el taxista no pago en ese lapso de tiempo ha este se le cargara una mora de ciento cincuenta pesos (RD\$150), y si al día siguiente martes no a pago automáticamente esta fuera de copia, esto significa que no podrá captar ningún servicio hasta tanto de ponga al día con la empresa.

Reglas y Penalidades de Ferri taxis

-Si el taxista entiende que no va poder llegar a abordar el pasajero en el tiempo puado por el operador y toma el servicio y no cumple.

Penalidad: Fuera de Copia por dos horas

-Si el taxista aborda un pasajero que está esperando una unidad ya contratada.

Penalidad: Fuera de Copia por tres horas

-Si se comprueba que el taxista ingiere alcohol en las horas laborables

Penalidad: Cancelación de la unidad

-Si se comprueba que el taxista utiliza el vehículo para realizar cualquier hecho delictivo.

Penalidad: Cancelación de la unidad

Entre otras.

III.1.2 Modelo B: Analizaremos la empresa de transporte urbano (Rueda Taxis), esta empresa está ubicada en la AV. Charles de Gaulle 13 Cansino 1ro Santo Domingo Este Tel 809-239-9000.

Esta empresa cuenta con un total de cuarenta (200), unidades que bridan servicio las 24 del día con una cobertura en todo el Distrito Nacional, opera en la modalidad de **Turno**: no todas las empresa tienen este servicio ya que el control de la repartición se realiza atreves de una servido, (la computadora le indica al operador cual es la unidad que le toca el servicio).

Su fuerza de trabajo y operaciones este conformada por un total de diez (30) empleados, esta empresa pertenece al segmento **Más**: Estas empresas están dirigida a un segmento de la población media baja sus unidades casi siempre están dispersas en el territorio nacional, están debidamente registradas y poseen licencia para operar. Esta empresa está debidamente registrada y paga su anualidad al Instituto Dominicanos de las Telecomunicaciones (INDOTEL).

Gerencia y Productividad:

A diferencia de la anterior su centro de operación o Base no está en la misma localidad donde está el centro de producción, cuando el cliente externo llama a el centro de producción o call center el operador recibe la llamada y la computadora se encarga de indicarle cual es la unidad que le toca el servicio.

Departamento que conforma esta empresa

- Presidencia
- Gerencia de Operaciones
- Contabilidad
- Recursos Humanos
- Unidad de análisis Técnico
- Unidad de Mercadeo

Los operadores devenga un salario mensual entre ocho mil (RD\$8000), y diez mil pesos mensuales (RD\$10,000), esto dependerá de las horas extra que esta trabaje. Los empleados cuentas con todos los beneficios marginales de un empleado cualquiera. Pudimos notar que no hay un incentivo para motivar a los empleados, ni tampoco se reconoce al mejor empleado del mes.

Organigrama:

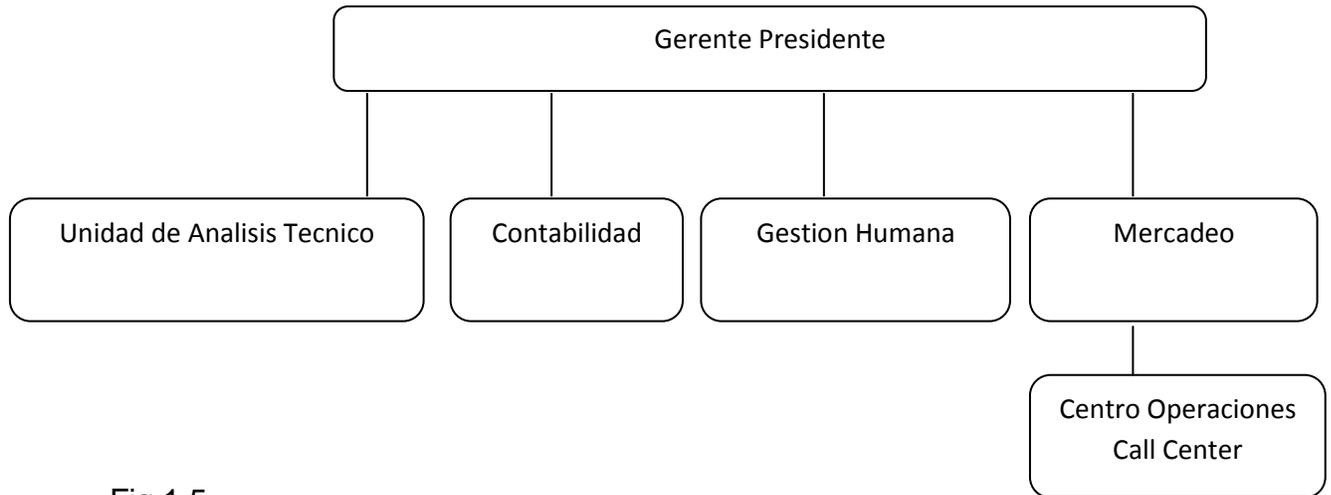


Fig.1.5

Documento para el proceso de inscripción:

Foto Copia.

-Cedula

-Papel de Buena Conducta

-Licencia de Conducir

Esta es la misma modalidad que la empresa anterior lo único diferente es que en esta el pago semanal es más alto. Los Clientes Internos (Taxista), la pagan a esta compañía semanalmente por el servicio prestado la suma de setecientos pesos (RD\$700) si el Radio Comunicador es Propio y ochocientos pesos (RD\$800), si el Radio Comunicador es de la empresa. Esta capacita a sus a su personal para que este tenga la capacidad para brinde un buen servicio a los clientes externos.

Esta al igual que casi todas las Compañía de Taxis brinda poco apoyo a los taxista, porque entienden que solo les vende un servicio y que no hay ningún tipos de vínculo más allá.

El pago a Base se realiza todo los lunes 8:00 AM a 12:00 AM, si el taxista no pago en ese lapso de tiempo ha este se le cargara una mora de ciento cincuenta pesos (RD\$100), y si al día siguiente martes no a pago automáticamente esta fuera de copia, esto significa que no podrá captar ningún servicio hasta tanto de ponga al día con la empresa.

Reglas y Penalidades de Rueda Taxis

-Si el taxista entiende que no va poder llegar a abordar el pasajero en el tiempo puado por el operador y toma el servicio y no cumple.

Penalidad: Fuera de Copia por cuatro horas

-Si el taxista aborda un pasajero que está esperando una unidad ya contratada.

Penalidad: Fuera de Copia por seis horas

-Si se comprueba que el taxista ingiere alcohol en las horas laborables

Penalidad: Cancelación de la unidad

-Si se comprueba que el taxista utiliza el vehículo para realizar cualquier hecho delictivo.

Penalidad: Cancelación de la unidad

Entre otras.

III1.3. Conclusión Preliminar

Después de haber analizados los dos tipo de modelos tenemos un visión más clara de los que es el negocio del las **compañía de taxis**, en este mismo modo resaltaremos cuales cosas desde nuestro punto de vista están mal y cuales cosas tomaremos para implementarla en nuestro negocio.

Del modelo A:

Cosas positas.

- Cobertura a nivel nacional
- Centro de operaciones y administraciones trabajando en conjunto
- Buena comunicación dentro de la empresa
- Buen sistema de depuración de los taxistas
- Correcto sistema de Penalidades

Cosas negativas.

- Se resiste al cambio
- No tener un departamento de recursos humano
- Poca publicidad
- Poca motivación a los empleados
- No existe ningún tipo de compensación para los taxistas
- No hay un plan estratégico
- Mora muy alta para los taxistas
- Poca Capacitación
- No están acorde con sistema de información

Del Modelo B:

Cosas Positivas

- Buena Cobertura
- Buena Capacitación
- Mucha inversión en publicidad
- Departamento de Recursos Humanos

-Acorde con los sistema de información

Cosas Negativas

-Sistema de depuración pobre

-Poco respaldo a los taxistas

-Poca motivación a los empleado

-Carece de un plan estratégico

En este mismo sentido solo tomare las cosas positivas de ambos modelos para implementarla en **Trueno Taxi** que las son las siguientes:

-Buena Cobertura

-Buena Capacitación

-Mucha inversión en publicidad

-Departamento de Recursos Humanos

-Acorde con los sistema de información

-Centro de operaciones y administraciones trabajando en conjunto

-Buena comunicación dentro de la empresa

-Buen sistema de depuración de los taxistas

-Correcto sistema de Penalidades

III.2. Grupo Focal (Focus Group)

III 2.1 Integrates

-Abel Antonio Lora: Taxista desde hace veinte años (20) a recorrido más de treinta **compañías de taxis**, Actualmente está inscrito en **Ferri Taxis**

-Sergio Vizcaíno M: Contador público autorizado lleva la contabilidad de varias compañía de **taxis** de Santo Domingo.

-Oliver Rodríguez: Administrado de varias compañías de taxis, en este momento administra **Ferri Taxis**

-Royel Martínez: Ha trabajado en los barrios call center de diferentes compañía de taxis (**Operador**).

III.2.2 Planteamiento de la Investigación

- 1) ¿En que fallan la gestión de las **Compañía de Taxis**?
- 2) ¿Qué consecuencia tiene esta mala gestión?
- 3) ¿En qué se puede mejorar?
- 4) ¿Cómo implementar esas mejorar?
- 5) ¿Qué conseguiremos con esta modelo de gestión?

III.2.3. Repuesta del Planteamiento

¿En que fallan la gestión de las **Compañía de Taxis**?

-Falta de integración entre los diferentes departamentos.

-Poco apoyo a los taxistas.

-Un mal manejo de los recursos de la empresa por parte de los propietarios.

-Poca publicidad

- No tener un plan de negocios
- Poca implementación de la Tic
- Poca compensación a los empleados

¿Qué consecuencia tiene esta mala gestión?

- Perdida de parte del mercado
- Perdida de Taxista
- Perdida de empleados
- Quiebre
- Obsolescencia
- No saber cuales se sus adjetivos específicos

¿En qué se puede mejorar?

- Brindándole apoyo a los taxistas, de tal modo que estos se sienta parte de la empresa.
- Capacitar al empleado directo
- Creando un plan de negocios
- Trata de orientar mejor a los propietarios para que de estos no mal gasten el dinero de la empresa
- Publicidad Radio, Tv, Internet, para de este modo tratar de que cuando las personas tengan la necesidad de un taxis piensen en este.
- Emitir bonos de descuento para los clientes
- Brindar cobertura a nivel nacional
- Realizar estadísticas de los servicios que se ofrecen diariamente.

-Crear una página web donde los clientes puedan solicitar nuestros servicios

¿Cómo implementar esas mejoras?

-Crear un programa para tratar de inscribir a los taxista en un seguro medico

-Contratar profesores para capacitar a los operadores que son lo que tienen el contacto directo con los clientes internos y externos.

-Capacitar a los propietario sobre como debieran llevar sus finanzas

-Creando un programa de mercadeo donde se den a conocer todos los servicios que ofrece esta empresa y beneficios tanto para los taxistas como para los clientes.

-Instalar repetidores para cubrir toda la isla

-Instalar un sistema inteligente que contabilizar diariamente todos los servicios que se ofrecen.

¿Qué conseguiremos con esta modelo de gestión?

-Integración entre los diferente departamento

-Mejor desenvolvimiento del personal

-Saber cuáles son nuestro adjetivo específico

-Aumento de la cartera de clientes

-Tener al taxista más a gusto

-Brindar una mayor cobertura

-Penetra a nuevos segmento de mercado

-Diversificar los servicios

-Estar a la vanguardia de los nuevos tiempos a nivel tecnológico

III.1.3. Conclusión Preliminar

De todo lo que pudimos observar tomaremos lo siguiente para aplicarlo en nuestra empresa (**Truenos Taxi**).

Les brindaremos apoyo a los taxistas, de tal modo que estos se sientan parte de la empresa, porque entendemos que son una parte operativa esencia de las **compañía de taxis**.

- Capacitar al empleado directo
- Publicidad Radio, Tv, Internet, para de este modo tratar de que cuando las personas tengan la necesidad de un taxis piensen en **Trueno Taxi**
- Emitir bonos de descuento para los clientes
- Brindar cobertura a nivel nacional
- Realizar estadísticas de los servicios que se ofrecen diariamente.
- Crear una página web donde los clientes puedan solicitar nuestros servicios
- Penetra a nuevos segmento de mercado
- Diversificar los servicios
- Crear un programa para tratar de inscribir a los taxista en un seguro medico

IV. PLAN ESTRATÉGICO

IV.1 Planteamiento

Trueno Taxis

Para nosotros es un honor brindar a nuestros clientes un servicio seguro, rápido y confiable. Nuestro deseo es que cuando las personas piensen en un **Taxis** piensen en **Trueno Taxis**.

Planteamiento de los adjetivos:

Objetivos Generales.

Tratar de brindar un servicio de calidad a nuestros clientes, diseñar estrategias de marketing que nos permitan captar gran parte del mercado tanto corporativo como convencional.

Objetivos específicos.

Tratar de ser la compañía número uno en ofrecer el servicio de transporte urbano (Taxis), en todo el país brindar a nuestros clientes los mejores precios del mercado contando con unidades comfortable para nuestros pasajeros.

Entorno externo

Fuerza Política.

En nuestro país contamos con el Instituto de las Telecomunicaciones (INDOTEL), que es el órgano regulador que emite certificaciones o licencias para las compañía de taxis que desean brindar el servicio de radio comunicación privada.

Fuerzas Legales.

Pago de impuesto al Indotel por el derecho a uso de espectro (uso de la frecuencia) para operar

Fuerzas culturales.

Aproximadamente el 97% del pueblo Dominicano tiene conocimiento pleno de lo que es un taxi, esto nos da una ventaja puesto que es un servicio conocido por casi toda la población y es fácil de adquirir.

Entorno Interno:

Foda

Fortaleza:

- Personal con más de diez años de experiencia.
- Capacidad de brindar a nuestros clientes un servicio de calidad.

Oportunidades:

- Mercado muy amplia
- Implementar programas de mercadeo agresivo

Debilidades:

- Empresa nueva en el mercado
- Poco capital inicial
- Poca presencia de publicidad

Amenazas:

- Nuevo competidores
- Mejores precios

-Política del país

-Económicas, crisis financiera en el país.

Consideraciones del tiempo:

Esta empresa estará compuesta por dos etapas:

-1ra etapa tendrá una duración de dos meses implementaremos:

Estructura física para operar, Compra de equipos, Composición del organigrama.

-2da etapa tendrá una duración de un mes implementaremos:

Entrevistas Operadores, Desarrollo sistema de marketing, Composición del sistema de Producción.

Para un total de 3 meses.

Estrategias:

-Cobertura a nivel nacional

-Centro de operaciones y administraciones trabajando en conjunto

-Buena comunicación dentro de la empresa

-Buen sistema de depuración de los taxistas

-Correcto sistema de Penalidades

-Buena Capacitación

-Mucha inversión en publicidad

-Departamento de Recursos Humanos

-Acorde con los sistema de información

- Capacitar al empleado directo
- Publicidad Radio, Tv, Internet, para de este modo tratar de que cuando las personas tengan la necesidad de un taxis piensen en **Trueno Taxi**
- Emitir bonos de descuento para los clientes
- Realizar estadísticas de los servicios que se ofrecen diariamente.
- Crear una página web donde los clientes puedan solicitar nuestros servicios
- Penetra a nuevos segmento de mercado
- Diversificar los servicios
- Crear un programa para tratar de inscribir a los taxista en un seguro medico

IV.2 Recursos

IV.2.1. Humanos

Nuestra empresa estará compuesta por un total de cinco empleados distribuida estratégicamente.

Organigrama:

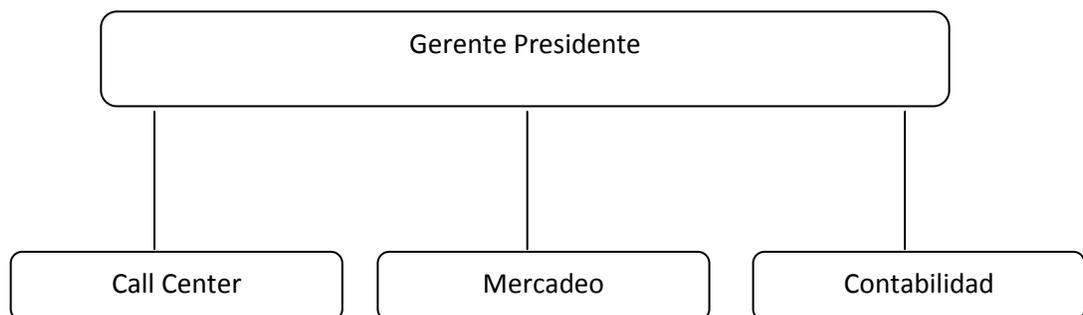


Fig.1.6

IV.2.2. Recursos Técnicos

Dentro de los recursos técnicos utilizaremos los siguientes dispositivos electrónicos:

-Central telefónica virtual

-Sistema automático para distribución los servicios

-Inversor

-Sistema de Radio comunicación utilizado para brindar cobertura a nivel nacional (Radio Transmisores, Torre, Arreglo de antena, cableado)

-Radio trasmisores para las unidades

-Utilización de dos frecuencias (una para transmitir la información y una para recibir información TX-RX).

7-Sistema puesto a Tierra para proteger los equipos de descargas eléctricas.

IV.3 Presupuesto actual y Proyección

Consideraciones de costos	
Recursos tecnológico	RD\$200,000
Estructura física para operar	RD\$90,000
Inventario	RD\$150,000
Arrendamiento localidad	RD\$90,000
Composición del organigrama	RD\$15,000
Mobiliarios	RD\$70,000
Desarrollo sistema de marketing	RD\$90,000
total	Para un RD\$705,000

Fig.1.7

Proyección

Iniciaremos con diez (10) unidades cada una de las unidades pagara semanal mente RD\$600. Pretendemos inserta diez (10) unidad por mes para la primera etapa.

Mes	Uni. Sumadas X mes	Canti./u nidades	Pago semanal de las Unidades	Total X Semana	Total x mes	Costo de operación	Resultado por mes
Mayo	0	10	RD\$600	RD\$6,000	RD\$24,000	RD\$37,750	- RD\$13,750
Junio	10	20	RD\$600	RD\$12,000	RD\$38,000	RD\$37,750	RD\$250
Julio	10	30	RD\$600	RD\$12,000	RD\$48,000	RD\$37,750	RD\$10,250
Agosto	10	40	RD\$600	RD\$24,000	RD\$96,000	RD\$37,750	RD\$58,250
Septiembre	10	50	RD\$600	RD\$30,000	RD\$120,000	RD\$37,750	RD\$82,250
Octubre	10	60	RD\$600	RD\$36,000	RD\$144,000	RD\$37,750	RD\$106,250
Noviembre	10	70	RD\$600	RD\$42,000	RD\$168,000	RD\$37,750	RD\$130,250
Diciembre	10	80	RD\$600	RD\$48,000	RD\$192,000	RD\$37,750	RD\$154,250
Total General==>				RD\$542,000			

Fig.1.8

Gastos mensuales

-Pago de nomina RD\$28,000

-Pago uso del espectro (Indotel usos de las frecuencias) RD\$1800

-Teléfono RD\$2,150

-Luz RD\$2,000

-imprevisto RD\$3,000

-Agua RD\$500

-Basura RD\$300

Para un Total → RD\$37,750

IV.4 Funcionamiento

- El proceso de producción de nuestra empresa comienza con una de los clientes externos a nuestra Call Center solicitando el servicio, esta llamada estará siendo atendida por uno de nuestros operadores.
- Después que el operador recibe la llamada se comunica con las unidades mediante un sistema de Radio Comunicación privada que estará instalado en nuestro centro de operaciones.
- Este servicio estará siendo asignado a las diferentes unidades mediante un sistema de información que le indicara al operador a que unidad le corresponde el servicio en ese momento.
- Una vez el taxista llega a abordar el pasajero a cliente la unidad está en la obligación si el cliente así lo requiere de comunicarse con la base o centro de operación para pedir la tarifa por el servicio que prestara.
- Todos los lunes antes de las 12:00 AM, deben a ver pagado la base seiscientos pesos (RD\$600), por concepto de servicio brindado durante la semana.
- Las unidades que no paguen antes de la hora pautaada estarán recibiendo un recargo de cien pesos (RD\$100) por cada día.

- Si la unidad dura más de tres (3) días el sistema se encargara de sacar de copia a esta unidad, es decir que esta unidad no podrá copiar los servicios de nuestra compañía.

- todos los lunes a las 7:30 habrá tendremos una reunión con los empleados para fijar los adjetivos de esa semana.

-Las unidades que tengan radio comunicador propio solamente estaría pagando quinientos pesos (RD\$500) semanales

10- Todas la unidades estarán debiente identificada para una mayor seguridad del pasajero.

- Proceso de inscripción

Todas las unidades que desean inscribirse en nuestra empresa deberán traer los siguientes documentos:

-Papel de buena conducta

-Dos fotos

-Papel de antidoping

-Copia de la cedula

-Copia de Licencia de conducir

Diagrama del flujo de las operaciones:

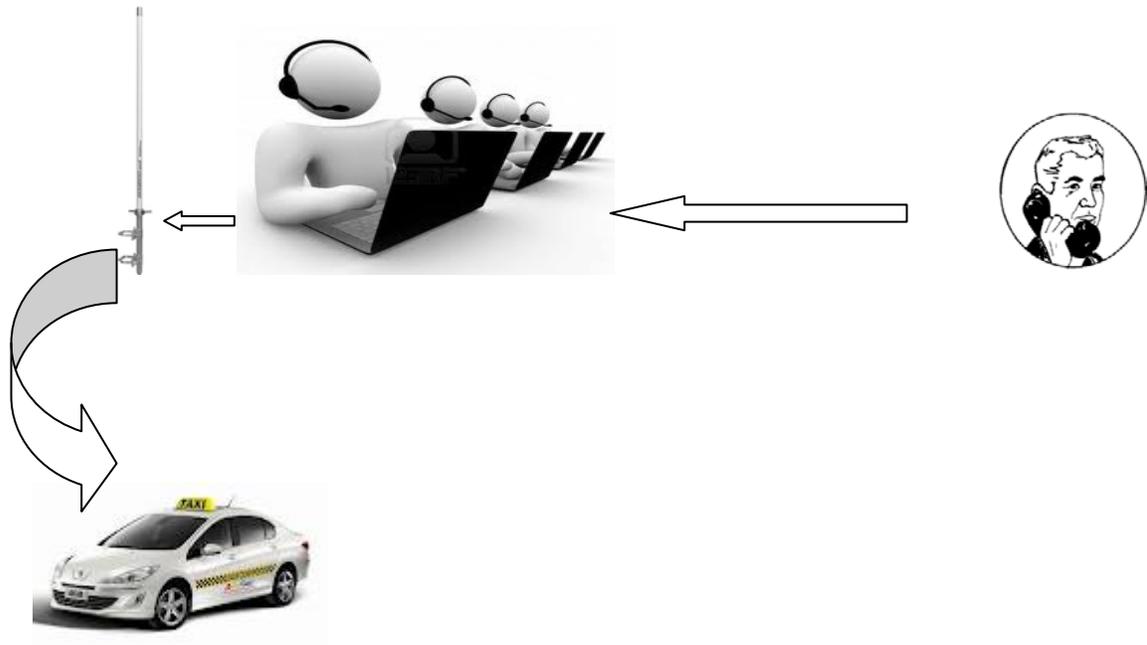


Fig.1.9

En este diagrama mostramos nuestro proceso lo mas llano posible.

V. Conclusión

Después de haber realizado esta investigación nos damos cuenta del funcionamiento real de las compañías de taxis, tenemos una visión más clara de por qué estas empresas no se han desarrollado aun mas pudimos darnos cuenta de cuáles son sus mayores debilidades, cuáles son sus oportunidades, cuáles son sus amenazas y cuáles son sus fortalezas. Apoyándonos en el Análisis Foda pudimos crear el plan estratégico ideal para nuestra empresa.

Entendimos que los taxistas o clientes internos son una de las fichas principales en este juego y que la mayoría de las compañías de taxis en nuestro país no le brinda el apoyo necesario para que estos puedan vivir dignamente de este oficio. En este sentido nuestra empresa pretendemos crear estrategias que permitan brindar más apoyo a nuestros clientes internos (Los taxista).

Mediante los diferentes modelos de investigación tuvimos un acercamiento directo con el personal que trabaja en las Compañías de Taxis enriqueciendo así nuestra investigación, tuvimos la oportunidad de realizar entrevistas a los taxistas del Distrito Nacional.

Cuando realizábamos nuestra investigación notamos que el 80% de las compañías de taxis no están acorde con la tecnología de la información, nosotros pretendemos ser una empresa de taxis modelo ajustarnos a este mundo globalizado.

En este trabajo hemos concentrado más de diez años de experiencia en el área de las telecomunicaciones, esperando que este material sea útil para todas aquellas personas que deseen estructurar una empresa privada del transporte urbano (Compañía de Taxis).

Bibliografía

- Historia y Evolución del tránsito en Santo Domingo

<http://www.monografias.com/trabajos16/historia-transito/historia-transito.shtml>

-<http://www.listindiario.com.do/antes/260901/cuerpos/republica/rep3.htm>

Coing, H. , " Servicios urbanos: viejo o nuevo tema?" In Mario Unda (ed.) La investigación urbana en América Latina: caminos recorridos y por recorrer. Quito, Ciudad editor, 1990, vol. 2.

-Álvarez Huerta. "Los sistemas inteligentes de transporte".

Sustentante:

Ernesto Melo Rodríguez

Universidad Autónoma de Santo Domingo

Facultad de Ingeniería y Arquitectura

Departamento de Ingeniería

Asignatura: Ingeniería de Tránsito

-OTTT capacita a más de 500 en cursos “Gestión Empresas de Transporte”

<http://www.elobservador.com.do/app/articles.asp?a=7368&z=16>

-Memoria de la OTTT

www.sep.gob.do/index.php?option=com_rokdownloads...id

-Artículo principal: Carreteras y rutas en la República Dominicana

http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_en_la_Rep%C3%BAblica_Dominicana#Enlaces_externos

-Compañía de Taxis en el país

-Base de datos de Indotel. www.indotel.gob.do

-Entrevistas

Taxis Rondón a Rueda Taxi y a diferentes Taxista de Santo Domingo.

-Requisitos para solicitar licencia para operar

aspectos legales para una Licencia vinculada a una Inscripción en Registro Especial, los mismos son los artículos 30 y 40 del Reglamento de Concesiones Inscripciones en Registro Especiales y Licencias para Prestar Servicios de Telecomunicaciones en la República Dominicana. (Res. No. 07-02, enmendado mediante Resolución 129-04, del Consejo Directivo).

-www.indotel.gob.do en la sección de: Servicios --> Solicitudes y Autorizaciones → Licencias y Inscripción en Registro Especial.