



**FACULTAD
DE INGENIERIA**

Universidad de Buenos Aires

Sistema de Aislamiento Limitado/Total Ferroviario

Autor:

Ing. Nahuel Espinosa

Director:

Dr. Ing. Pablo Gomez (CONICET-GICSAFe, FIUBA)

Codirector:

Mg. Ing. Martín Menendez (CONICET-GICSAFe, FIUBA)

Jurados:

Nombre y Apellido (1) (pertenencia (1))

Nombre y Apellido (2) (pertenencia (2))

Nombre y Apellido (3) (pertenencia (3))

*Este trabajo fue realizado en el curso de Gestión de proyectos
entre el 22 de junio de 2020 y el 22 de Agosto de 2020.*

Índice

Registros de cambios	3
Acta de constitución del proyecto.	4
Descripción técnica-conceptual del proyecto a realizar	5
Identificación y análisis de los interesados.	7
1. Propósito del proyecto	8
2. Alcance del proyecto	8
3. Supuestos del proyecto.	8
4. Requerimientos	9
Historias de usuarios (<i>Product backlog</i>)	11
5. Entregables principales del proyecto	11
6. Desglose del trabajo en tareas	12
7. Diagrama de Activity On Node	13
8. Diagrama de Gantt.	13
9. Matriz de uso de recursos de materiales	16
10. Presupuesto detallado del proyecto	16
11. Matriz de asignación de responsabilidades	16
12. Gestión de riesgos	17
13. Gestión de la calidad	18
14. Comunicación del proyecto	18
15. Gestión de compras	19
16. Seguimiento y control.	19
17. Procesos de cierre	19

Registros de cambios

Revisión	Detalles de los cambios realizados	Fecha
1.0	Creación del documento	22/06/2020
1.1	Correcciones en las primeras secciones y cambios menores	14/07/2020

Acta de constitución del proyecto

Buenos Aires, 22 de junio de 2020

Por medio de la presente se acuerda con el Ing. Nahuel Espinosa que su Trabajo Final de la Carrera de Especialización en Sistemas Embebidos se titulará “Sistema de Aislamiento Limitado/Total Ferroviario”, consistirá esencialmente en el prototipo de un equipo que permita inhabilitar las señales de corte de tracción y frenado de emergencia en el caso de una falla en uno de los subsistemas de seguridad de una formación ferroviaria, y tendrá un presupuesto preliminar estimado de 640 hs de trabajo y \$60.000, con fecha de inicio 22 de junio de 2020 y fecha de presentación pública 22 de diciembre de 2020.

Se adjunta a esta acta la planificación inicial.

Dr. Ing. Ariel Lutenberg
Director posgrado FIUBA

Ing. Alejandro Leonetti
SOFSE

Dr. Ing. Pablo Gomez
Director del Trabajo Final

Nombre y Apellido (1)
Jurado del Trabajo Final

Nombre y Apellido (2)
Jurado del Trabajo Final

Nombre y Apellido (3)
Jurado del Trabajo Final

Descripción técnica-conceptual del proyecto a realizar

Las formaciones ferroviarias cuentan con diferentes sistemas de seguridad a bordo. Los mismos son equipos que se encargan de supervisar el correcto funcionamiento de los subsistemas críticos. Ejemplos de los mismos son la seguridad de puertas, el sistema de hombre vivo y la protección de coche a la deriva.

Ante una falla en uno de estos subsistemas, una formación ferroviaria se detiene inmediatamente por la activación automática de las señales de corte de tracción y frenado de emergencia. En esta situación el conductor debe llevar a la formación a un lugar seguro para que los pasajeros puedan descender y posteriormente a un taller para que pueda ser reparada.

En el año 2017, la empresa estatal Trenes Argentinos Operaciones (SOFSE) encargó al CONICET-GICSAFe el desarrollo de un equipo que le permita al conductor inhabilitar las señales de corte de tracción (CT) y frenado de emergencia (FE) sin comprometer la seguridad de la formación y sus pasajeros. Este equipo se conoce en el ámbito local como Sistema de Aislamiento Limitado/Total (SAL/T) y se considera un sistema crítico debido a que, en caso de fallar, puede ocasionar daños afectando negativamente la salud de las personas, al medio ambiente y/o generar grandes pérdidas materiales.

En el año 2019 se concluyó el desarrollo de un prototipo funcional del SAL/T en el marco del trabajo de tesis del Ing. Ivan Di Vito. En la Figura 1 se puede ver cómo interactúa con las señales CT y FE. En modo de funcionamiento normal los subsistemas de seguridad tienen conexión directa con el control central. Ante la activación por parte del conductor del modo aislado limitado (AL) el SAL/T toma el control de dichas señales.

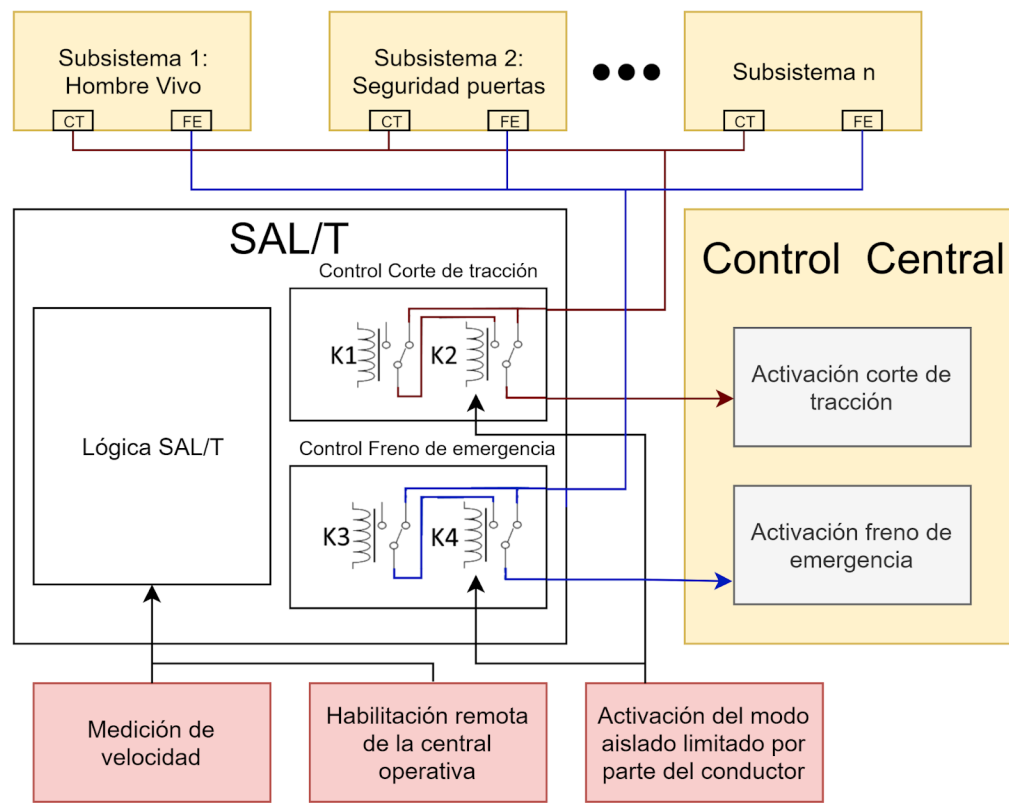


Figura 1: Diagrama conceptual de la interacción del SAL/T con los sistemas de seguridad en una formación.

El SAL/T monitorea la velocidad de la formación e informa su estado interno al registrador de eventos Hasler Teloc 1500. A su vez, se comunica con una central operativa de la cual puede recibir comandos remotos que modifiquen su comportamiento a través de un enlace redundado.

En la Figura 2 se resaltan las cinco primeras fases completadas del ciclo de vida propuesto por la norma UNE-EN 50126 para aplicaciones ferroviarias. La documentación de la sexta fase, que corresponde al diseño e implementación del sistema, y las fases posteriores quedaron fuera del alcance del trabajo original.

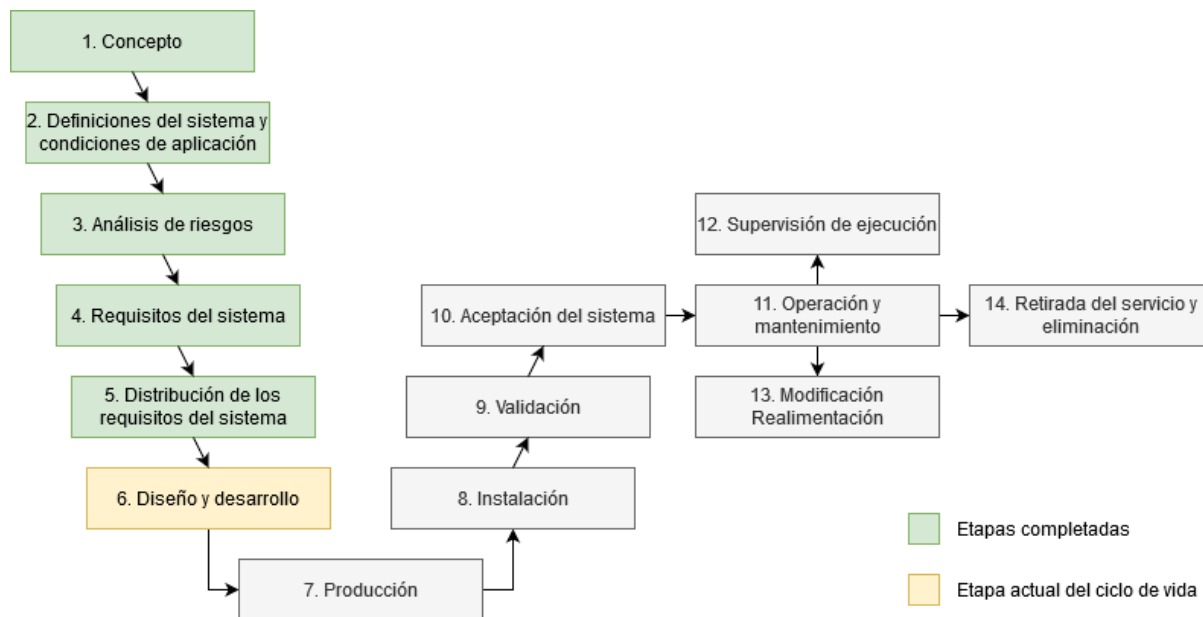


Figura 2: Ciclo de vida de un sistema propuesto por la norma UNE-EN 50126.

Este proyecto continuará con el desarrollo del SAL/T revisando los requisitos de seguridad RAMS establecidos en la cuarta fase del trabajo original, diseñando subsistemas que se ajusten a los requisitos y verificando el nivel de integridad de seguridad (SIL).

Para el caso específico de los sistemas eléctrico-programables (EP) la fase de diseño y desarrollo se divide en dos partes relacionadas con el desarrollo del hardware y del software.

- El diseño del software buscará seguir una metodología acorde a la norma UNE-EN 50128 centrada en la calidad de los aspectos de software de los sistemas de ferrocarriles.
- En el nuevo diseño de la placa principal se reemplazará la plataforma EDU-CIAA-NXP, utilizada como base en la primera versión, por un módulo ad-hoc de procesamiento.

Identificación y análisis de los interesados

Rol	Nombre y Apellido	Organización	Puesto
Cliente	Ing. Alejandro Leonetti	SOFSE	Gerente de Seguridad Operacional
Responsable	Ing. Nahuel Espinosa	FIUBA	Alumno
Colaboradores	Dr. Ing. Ariel Lutenberg	CONICET-GICSAFe	Director del Grupo de Investigación
	Ing. Sergio Dieleke	SOFSE	Coordinador del Laboratorio Electrónico - Subgerencia de Material Rodante Línea Mitre
Orientadores	Dr. Ing. Pablo Gomez	CONICET-GICSAFe, FIUBA	Director del Trabajo Final
	Mg. Ing. Martín Menendez	CONICET-GICSAFe, FIUBA	Codirector del Trabajo Final

SOFSE: Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, Trenes Argentinos Operaciones

FIUBA: Facultad de Ingeniería, Universidad de Buenos Aires

CONICET: Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas

GICSAFe: Grupo de Investigación en Calidad y Seguridad de las Aplicaciones Ferroviarias

1. Propósito del proyecto

El propósito de este proyecto es continuar el desarrollo de un sistema de supervisión de seguridad de formaciones ferroviarias denominado SAL/T (Sistema de Aislamiento Limitado/Total) que alcance niveles RAMS adecuados para su uso a criterio de las autoridades SOFSE y CNRT.

2. Alcance del proyecto

El desarrollo del presente proyecto incluye:

- Revisión y actualización de la documentación generada en las primeras cinco fases del ciclo de vida del proyecto original.
- Diseño, implementación y documentación del firmware siguiendo la norma UNE-EN 50128 utilizando herramientas de integración y ensayos.
- Diseño y fabricación de una nueva versión de la placa principal del hardware reemplazando la EDU-CIAA-NXP por un procesador ad-hoc.
- Estimación del nivel de integridad de seguridad (SIL) del sistema.

El presente proyecto NO incluye:

- Desarrollo de la séptima fase y posteriores del ciclo de vida del proyecto (producción, instalación, validación, etc.).
- Desarrollo del software necesario para la central operativa.
- Modificación del gabinete.
- Certificación de los sistemas a ser desarrollados.

3. Supuestos del proyecto

Para el desarrollo del presente proyecto se supone que:

- Es posible continuar el proyecto a partir del análisis, la definición de subsistemas e interacciones y el uso de patrones de diseño del trabajo original.
- Se tendrá acceso al prototipo actual para hacer pruebas de integridad con el nuevo firmware.
- Una vez finalizado el diseño del PCB, se podrá fabricar el mismo en un tiempo razonable.
- No habrá dificultades para conseguir los componentes electrónicos necesarios.
- Se adquirirán los conocimientos necesarios sobre la normativa aplicable.
- El tiempo estipulado será suficiente para alcanzar los objetivos definidos.

4. Requerimientos

Teniendo en cuenta el estado actual del prototipo y las propuestas para continuar el desarrollo, se detallan los requerimientos agrupándolos por afinidad. A su vez se indican los códigos de referencia asociados al documento "R_DRQ_10 Distribución de los requisitos del sistema", desarrollado durante la quinta fase del ciclo de vida del proyecto, para facilitar su trazabilidad.

1. Grupo de requerimientos asociados con la interfaz humano-máquina

- 1.1. La interfaz debe contar con una llave rotativa precintable para activar el modo aislado limitado. [REQ_026]
- 1.2. La interfaz debe indicar el estado actual del sistema. [REQ_012, REQ_022]
- 1.3. La interfaz debe mostrar la velocidad media del equipo en km/h con 4 dígitos. [REQ_025]
- 1.4. La interfaz debe indicar el estado de la señal de corte de tracción. [REQ_019]
- 1.5. La interfaz debe indicar el estado de la señal de freno de emergencia. [REQ_020]
- 1.6. La interfaz debe indicar la presencia de un comando remoto de la central operativa. [REQ_021]
- 1.7. La interfaz debe indicar el estado de los módulos GPS. [REQ_023]
- 1.8. La interfaz debe indicar el estado de la alimentación. [REQ_018]

2. Grupo de requerimientos asociados a la comunicación con el registrador de eventos

- 2.1. El sistema debe informar al registrador de eventos la activación del modo aislado limitado. [REQ_008, REQ_037]
- 2.2. El sistema debe informar al registrador de eventos si la alimentación es correcta. [REQ_008, REQ_037]
- 2.3. El sistema debe informar al registrador de eventos la activación del freno de emergencia. [REQ_008, REQ_037]
- 2.4. El sistema debe informar al registrador de eventos la activación del corte de tracción. [REQ_008, REQ_037]

3. Grupo de requerimientos asociados a la comunicación con la central operativa

- 3.1. El sistema debe informar periódicamente (con un tiempo configurable) su estado a la central operativa a través de la red de datos GPRS, 3G ó 4G. [REQ_006]
- 3.2. El sistema debe utilizar la antena GPRS/GPS ya disponible en la formación. [REQ_002]
- 3.3. Debe existir la posibilidad de usar 2 proveedores distintos de datos de manera simultánea. [REQ_029]
- 3.4. El protocolo de comunicación con la central operativa debe ser MQTT. [REQ_028]
- 3.5. El sistema debe ser capaz de recibir un comando remoto que anule el corte de tracción y el freno de emergencia bajo cualquier condición (modo aislado total). [REQ_003]
- 3.6. El sistema debe ser capaz de recibir un comando remoto que active el corte de tracción y el freno de emergencia bajo cualquier condición (modo parada total). [REQ_003]
- 3.7. El sistema debe ser capaz de recibir un comando remoto que active el corte de tracción y anule el freno de emergencia bajo cualquier condición (modo coche en deriva). [REQ_003]

- 3.8. El sistema debe ser capaz de recibir un comando remoto que active el corte de tracción y el freno de emergencia de forma intermitente en ciclos de tiempo configurables (modo intermitente). [REQ_004]
 - 3.9. El sistema debe ser capaz de recibir un comando remoto que cancele cualquier comando remoto vigente. [REQ_003]
 - 3.10. El sistema debe ser capaz de recibir comandos remotos que modifiquen sus parámetros internos configurables. [REQ_004]
 - 3.11. Si no se recibe un nuevo comando remoto luego de un tiempo configurable (por defecto 10 segundos, máximo 1 minuto), debe volver al algoritmo de activación de corte de tracción y freno de emergencia por defecto. [REQ_003]
 - 3.12. Ante un comando remoto recibido, debe enviar una confirmación de recepción que permita a la central operativa decidir si es necesaria o no una retransmisión. [REQ_005]
 - 3.13. Debe utilizar algún mecanismo de encriptación para el enlace con la central operativa.
4. Grupo de requerimientos asociados al modo normal de funcionamiento
- 4.1. El modo normal el sistema no debe intervenir en el funcionamiento del material rodante (prioridad alta). [REQ_010, REQ_011]
 - 4.2. El sistema debe obtener en todo momento la mejor estimación posible de la velocidad de la formación. [REQ_015]
 - 4.2.1 Debe ser capaz de recibir la velocidad a partir de una señal digital provista por el registrador de eventos Hasler Teloc 1500. [REQ_007, REQ_031]
 - 4.2.2 Debe ser capaz de calcular la velocidad a partir de un generador de impulsos ópticos instalado en una o varias ruedas de la formación. [REQ_009, REQ_032]
 - 4.2.3 Debe ser capaz de calcular la velocidad a partir de un sistema GPS integrado. [REQ_027]
 - 4.3. El rango de velocidad soportado por el sistema tiene que estar entre 0 y 120 km/h.
 - 4.4. La estimación de velocidad debe tener una precisión del 2 % de fondo de escala.
5. Grupo de requerimientos asociados al modo aislado limitado
- 5.1. En modo aislado limitado el sistema debe evitar la aplicación del corte de tracción. [REQ_010]
 - 5.2. En modo aislado limitado el sistema debe evitar la aplicación del freno de emergencia. [REQ_011]
 - 5.3. Ante cualquier error interno, el sistema debe dejar de intervenir en la aplicación del corte de tracción. [REQ_010, REQ_036]
 - 5.4. Ante cualquier error interno, el sistema debe dejar de intervenir en la aplicación del freno de emergencia. [REQ_011, REQ_034]
 - 5.5. En modo aislado limitado el sistema debe emitir una señal sonora intermitente a través de un buzzer. [REQ_017]
 - 5.6. En modo aislado limitado el sistema debe evitar que la velocidad del material rodante supere una serie de límites configurados. [REQ_016]
 - 5.6.1 Si al pasar de modo normal a modo aislado limitado no se cuenta con una estimación de velocidad, debe activar el corte de tracción y el freno de emergencia por 30 segundos. [REQ_016]

- 5.6.2 Si se supera una velocidad configurable (por defecto 30 km/h), debe activar el corte de tracción y emitir una señal sonora continua a través de un buzzer. [REQ_016]
 - 5.6.3 Si se supera una velocidad configurable (por defecto 36 km/h), debe activar el freno de emergencia. [REQ_016]
 - 5.6.4 Una vez aplicado, el corte de tracción debe dejar de aplicarse si la velocidad vuelve a ser menor a una velocidad configurable (por defecto 25 km/h). [REQ_016]
 - 5.6.5 Una vez aplicado, el freno de emergencia sólo debe dejar de aplicarse luego de un tiempo configurable (por defecto 30 segundos) desde que se superó el límite. [REQ_016]
 - 5.6.6 Si la lectura de velocidad es inválida, debe activar y desactivar el corte de tracción y freno de emergencia de manera alternada en ciclos de tiempo configurables. [REQ_016]
6. Grupo de requerimientos asociados al hardware y al gabinete
- 6.1. El sistema debe utilizar la alimentación presente en el material rodante en el rango de 60 V a 110 V de tensión continua. [REQ_001, REQ_014]
 - 6.2. Los conectores del equipo deben ser unívocos imposibilitando la conexión incorrecta. [REQ_030, REQ_038]
 - 6.3. El sistema debe poseer una única placa de circuito impreso con el procesador y periféricos necesarios para el procesamiento de las señales del material rodante.
 - 6.4. El gabinete debe estar diseñado para ser instalado en la locomotora sobre el pupitre.
 - 6.5. El gabinete debe tener grado de seguridad IP66 o superior. [REQ_013]
7. Grupo de requerimientos asociados al desarrollo del software
- 7.1. El desarrollo del software debe seguir una metodología acorde a la norma UNE-EN 50128.

Historias de usuarios (*Product backlog*)

En esta sección se deben incluir las historias de usuarios y su ponderación (history points). Recordar que las historias de usuarios son descripciones cortas y simples de una característica contada desde la perspectiva de la persona que desea la nueva capacidad, generalmente un usuario o cliente del sistema. La ponderación es un número entero que representa el tamaño de la historia comparada con otras historias de similar tipo.

5. Entregables principales del proyecto

- Código fuente y documentación del firmware
- Diagramas esquemáticos del circuito impreso
- Archivos para fabricación del circuito impreso
- Informe de avance
- Informe final

6. Desglose del trabajo en tareas

1. Planificación del proyecto	(subtotal 20 hs)
1.1. Elaboración del plan de proyecto	(20 hs)
2. Investigación preliminar	(subtotal 50 hs)
2.1. Estudio de la documentación original	(20 hs)
2.2. Estudio de la arquitectura y el código fuente original	(20 hs)
2.3. Estudio de la normativa	(10 hs)
3. Desarrollo del software	(subtotal 285 hs)
3.1. Elaboración de la especificación de requisitos del software	(20 hs)
3.2. Elaboración de la especificación de arquitectura del software	(30 hs)
3.3. Elaboración del plan de verificación del software	(10 hs)
3.4. Elaboración del plan de validación del software	(10 hs)
3.5. Selección y configuración del entorno de desarrollo	(10 hs)
3.6. Selección de librerías externas	(10 hs)
3.7. Implementación de drivers y primitivas	(20 hs)
3.8. Implementación de módulo de interfaz hombre-máquina	(30 hs)
3.9. Implementación de módulo de medición de velocidad	(40 hs)
3.10. Implementación de módulo de comunicación y localización	(40 hs)
3.11. Implementación de módulo de lógica principal	(40 hs)
3.12. Pruebas y verificación del software	(20 hs)
3.13. Elaboración de informe de verificación	(5 hs)
4. Desarrollo del hardware	(subtotal 150 hs)
4.1. Revisión y actualización de la arquitectura del hardware	(20 hs)
4.2. Selección de módulos y componentes	(10 hs)
4.3. Actualización de los diagramas esquemáticos	(20 hs)
4.4. Diseño del circuito impreso	(60 hs)
4.5. Pruebas y verificación del hardware	(40 hs)
5. Integración del sistema	(subtotal 75 hs)
5.1. Integración de módulos constitutivos	(40 hs)
5.2. Pruebas de integración y verificación del sistema	(20 hs)
5.3. Pruebas de campo y validación del sistema	(10 hs)
5.4. Elaboración de informe de validación	(5 hs)
6. Procesos de finalización	(subtotal 60 hs)
6.1. Elaboración del informe de avance	(10 hs)
6.2. Elaboración de la memoria del proyecto	(40 hs)
6.3. Preparación de la presentación final	(10 hs)

Cantidad total de horas: (640 hs)

7. Diagrama de Activity On Node

En la Figura 3 se muestra el diagrama *Activity on Node* donde se identifica el camino crítico del proyecto.

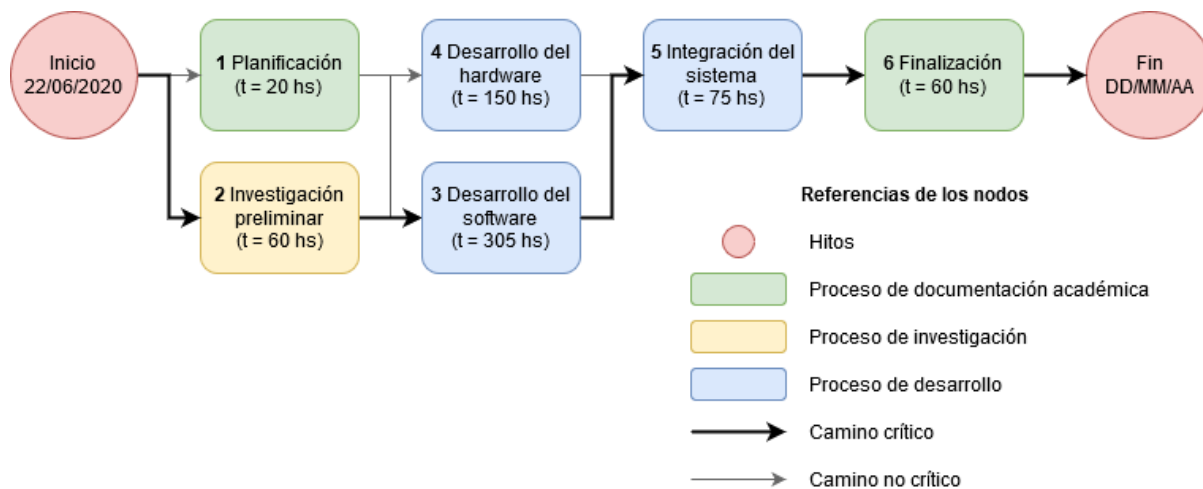


Figura 3: Diagrama de *Activity on Node*

8. Diagrama de Gantt

En las figuras 4 y 5 se muestra el diagrama de Gantt del proyecto.

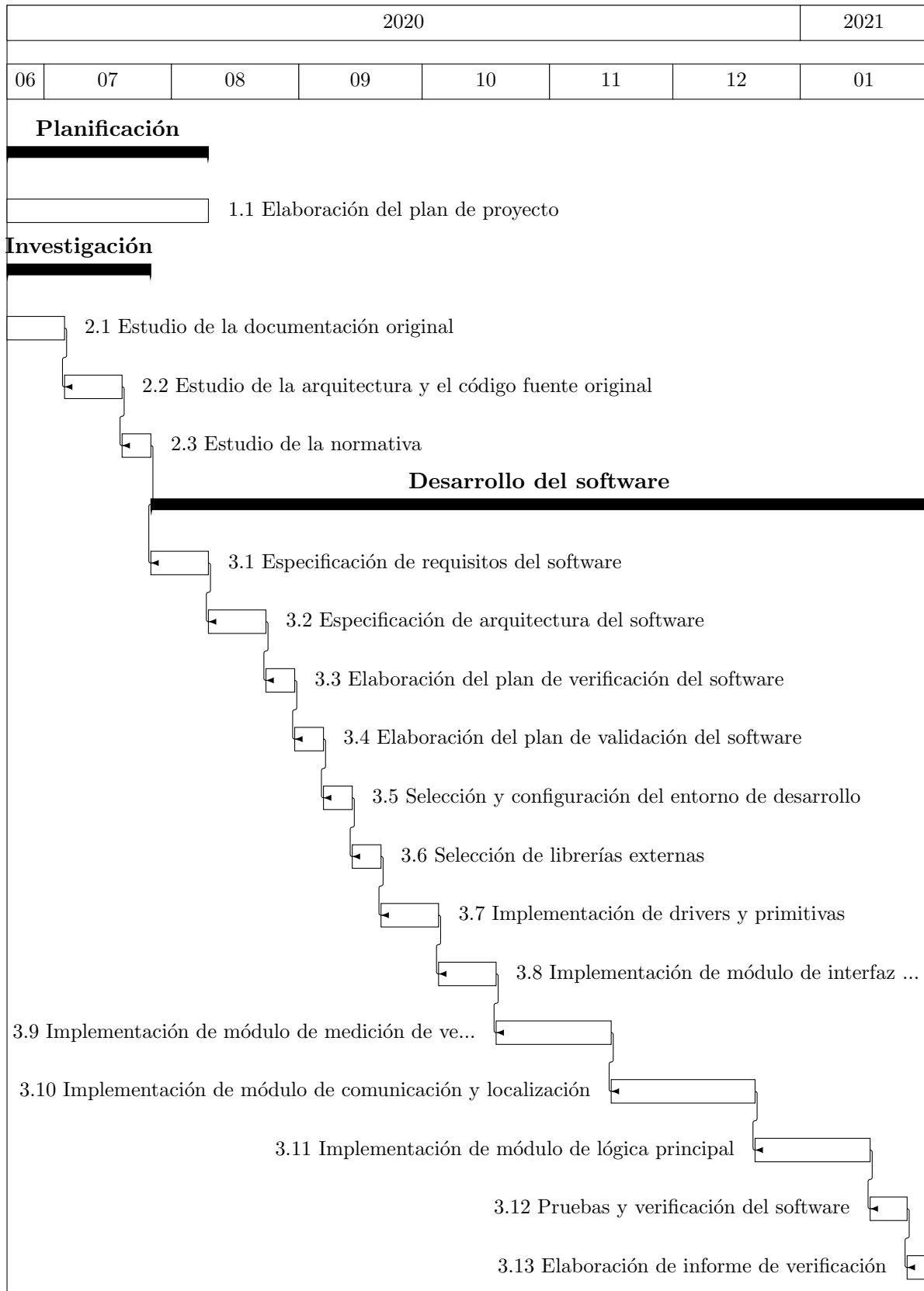


Figura 4: Diagrama de Gantt (Primera parte)

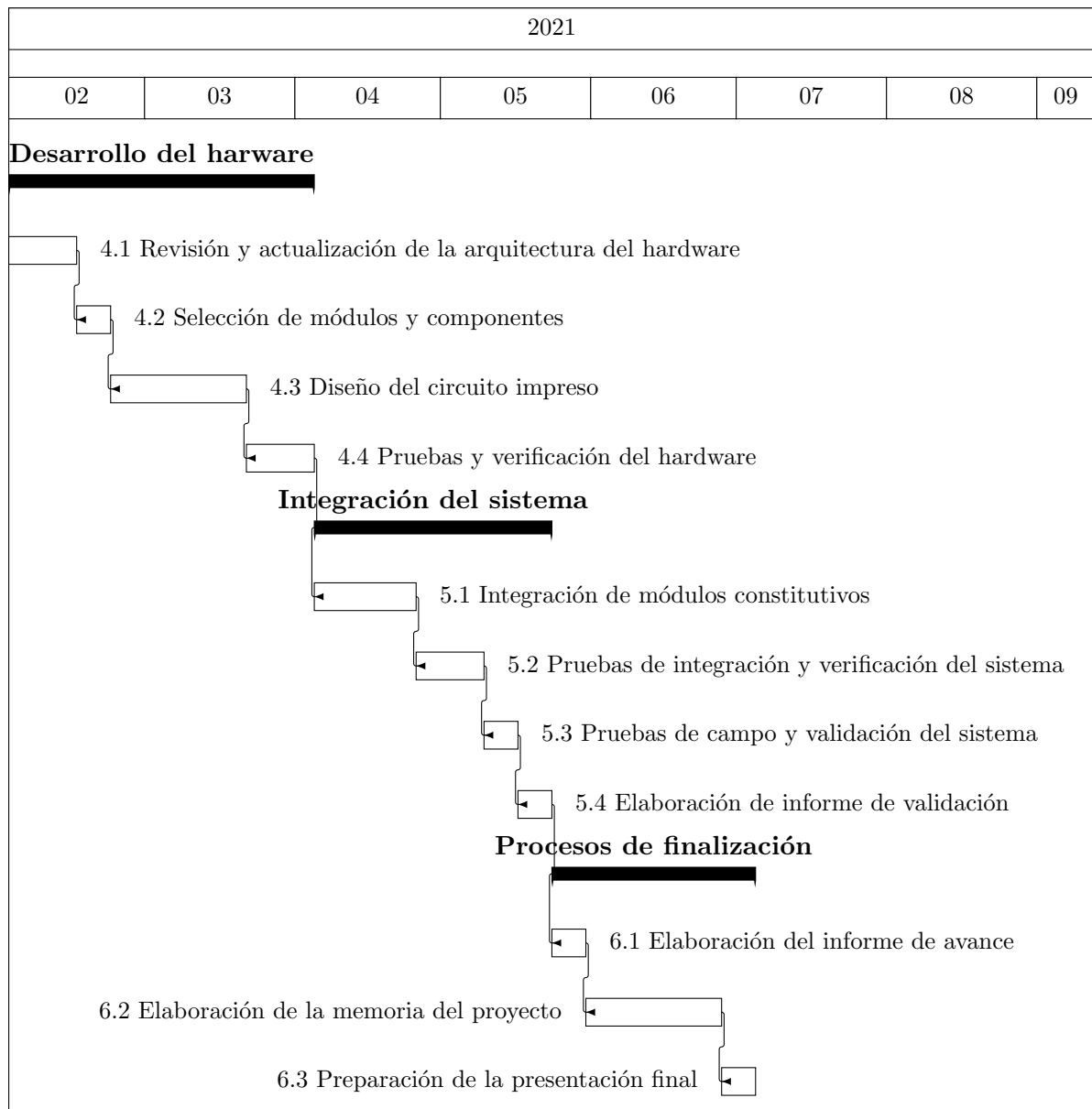


Figura 5: Diagrama de Gantt (Segunda parte)

9. Matriz de uso de recursos de materiales

Código WBS	Nombre tarea	Recursos requeridos (horas)			
		Material 1	Material 2	Material 3	Material 4

10. Presupuesto detallado del proyecto

Si el proyecto es complejo entonces separarlo en partes:

- Un total global, indicando el subtotal acumulado por cada una de las áreas.
- El desglose detallado del subtotal de cada una de las áreas.

IMPORTANTE: No olvidarse de considerar los **COSTOS INDIRECTOS**.

COSTOS DIRECTOS			
Descripción	Cantidad	Valor unitario	Valor total
SUBTOTAL			
COSTOS INDIRECTOS			
Descripción	Cantidad	Valor unitario	Valor total
SUBTOTAL			
TOTAL			

11. Matriz de asignación de responsabilidades

Establecer la matriz de asignación de responsabilidades y el manejo de la autoridad completando la siguiente tabla:

Código WBS	Nombre de la tarea	Listar todos los nombres y roles del proyecto			
		Responsable	Orientador	Equipo	Cliente
		Ing. Nahuel Espinosa	Dr. Ing. Pablo Gomez	Nombre de alguien	Ing. Alejandro Leonetti

Referencias:

- P = Responsabilidad Primaria

- S = Responsabilidad Secundaria
- A = Aprobación
- I = Informado
- C = Consultado

Una de las columnas debe ser para el Director, ya que se supone que participará en el proyecto. A su vez se debe cuidar que no queden muchas tareas seguidas sin “A” o “I”.

Importante: es redundante poner “I/A” o “I/C”, porque para aprobarlo o responder consultas primero la persona debe ser informada.

12. Gestión de riesgos

a) Identificación de los riesgos (al menos cinco) y estimación de sus consecuencias:

Riesgo 1: detallar el riesgo (riesgo es algo que si ocurre altera los planes previstos)

- Severidad (S): mientras más severo, más alto es el número (usar números del 1 al 10). Justificar el motivo por el cual se asigna determinado número de severidad (S).
- Probabilidad de ocurrencia (O): mientras más probable, más alto es el número (usar del 1 al 10). Justificar el motivo por el cual se asigna determinado número de (O).

Riesgo 2:

- Severidad (S):
- Ocurrencia (O):

Riesgo 3:

- Severidad (S):
- Ocurrencia (O):

b) Tabla de gestión de riesgos: (El RPN se calcula como $RPN = S \times O$)

Riesgo	S	O	RPN	S*	O*	RPN*

Criterio adoptado: Se tomarán medidas de mitigación en los riesgos cuyos números de RPN sean mayores a

Nota: los valores marcados con (*) en la tabla corresponden luego de haber aplicado la mitigación.

c) Plan de mitigación de los riesgos que originalmente excedían el RPN máximo establecido:

Riesgo 1: Plan de mitigación (si por el RPN fuera necesario elaborar un plan de mitigación). Nueva asignación de S y O, con su respectiva justificación: - Severidad (S): mientras más severo, más alto es el número (usar números del 1 al 10). Justificar el motivo por el cual se asigna determinado número de severidad (S). - Probabilidad de ocurrencia (O): mientras más probable, más alto es el número (usar del 1 al 10). Justificar el motivo por el cual se asigna determinado número de (O).

Riesgo 2: Plan de mitigación (si por el RPN fuera necesario elaborar un plan de mitigación).

Riesgo 3: Plan de mitigación (si por el RPN fuera necesario elaborar un plan de mitigación)

13. Gestión de la calidad

Para cada uno de los requerimientos del proyecto indique:

- Req #1: Copiar acá el requerimiento.

Verificación y validación:

- Verificación para confirmar si se cumplió con lo requerido antes de mostrar el sistema al cliente:
Detallar
- Validación con el cliente para confirmar que está de acuerdo en que se cumplió con lo requerido:
Detallar

Tener en cuenta que en este contexto se pueden mencionar simulaciones, cálculos, revisión de hojas de datos, consulta con expertos, etc.

14. Comunicación del proyecto

El plan de comunicación del proyecto es el siguiente:

PLAN DE COMUNICACIÓN DEL PROYECTO					
¿Qué comunicar?	Audiencia	Propósito	Frecuencia	Método de comunicac.	Responsable

15. Gestión de compras

En caso de tener que comprar elementos o contratar servicios: a) Explique con qué criterios elegiría a un proveedor. b) Redacte el Statement of Work correspondiente.

16. Seguimiento y control

Para cada tarea del proyecto establecer la frecuencia y los indicadores con los se seguirá su avance y quién será el responsable de hacer dicho seguimiento y a quién debe comunicarse la situación (en concordancia con el Plan de Comunicación del proyecto).

El indicador de avance tiene que ser algo medible, mejor incluso si se puede medir en % de avance. Por ejemplo, se pueden indicar en esta columna cosas como “cantidad de conexiones ruteadas” o “cantidad de funciones implementadas”, pero no algo genérico y ambiguo como “%”, porque el lector no sabe porcentaje de qué cosa.

SEGUIMIENTO DE AVANCE						
Tarea del WBS	Indicador de avance	Frecuencia de reporte	Resp. de seguimiento	Persona a ser informada	Método de comunic.	

17. Procesos de cierre

Establecer las pautas de trabajo para realizar una reunión final de evaluación del proyecto, tal que contemple las siguientes actividades:

- Pautas de trabajo que se seguirán para analizar si se respetó el Plan de Proyecto original: - Indicar quién se ocupará de hacer esto y cuál será el procedimiento a aplicar.
- Identificación de las técnicas y procedimientos útiles e inútiles que se utilizaron, y los problemas que surgieron y cómo se solucionaron: - Indicar quién se ocupará de hacer esto y cuál será el procedimiento para dejar registro.
- Indicar quién organizará el acto de agradecimiento a todos los interesados, y en especial al equipo de trabajo y colaboradores: - Indicar esto y quién financiará los gastos correspondientes.