

Oficio N°: SG- 3797
D M Quito, 26 NOV 2018
Ticket GDOC No: 2018-179788

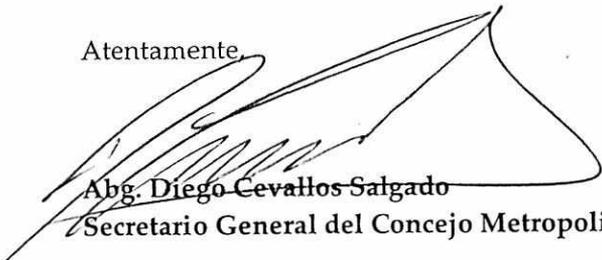
Señores y señora
Daniela Chacón Arias
Sergio Garnica
Eduardo Del Pozo
Patricio Ubidía
Concejales Miembros de la Comisión de Movilidad
Presente.-

Asunto: Texto - Proyecto de Ordenanza Revisión Técnica Vehicular

De mi consideración:

Por medio del presente y por disposición del Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad, remito para su conocimiento copia del oficio No. SM 2337-2018 de 23 de noviembre de 2018, recibido en esta Secretaría General el 26 de los mismos mes y año, suscrito por el Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad, mediante el cual remite el proyecto de Ordenanza que regula la prestación del Servicio de Revisión Técnica Vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado, señalando que se han subsanado las observaciones propuestas por los miembros de la Comisión de Movilidad en sesiones de 24 y 31 de octubre de 2018.

Atentamente,



Abg. Diego Cevallos Salgado

Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito

Elaboración:	M.Caleño	GC	2018.11.26	
Revisión:	R.Delgado	PGC	2018.11.26	

Adjunto: Documentación en 15 hojas, copias.
Ejemplar 1: Adjunto en antecedente
Ejemplar 2: Secretaría General del Concejo
Ejemplar 3: Concejales Miembros de la Comisión de Movilidad
Copia para conocimiento (incluye copia de documentación):
Ejemplar 4: Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad

2018-179790

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ALCALDÍA

Quito DM, 23 NOV 2018
Oficio No. SM-2337 -2018

Licenciado
Eddy Sánchez
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
Presente.-

Asunto: Proyecto de Ordenanza Revisión Vehicular

De mi consideración:

En alcance al oficio No. SM-2018-1884, de fecha 28 de septiembre de 2018; en base a las sesiones de la Comisión de Movilidad mantenidas en 24 y 31 de octubre del 2018, y mesa de trabajo mantenida el 23 de noviembre de 2018, una vez subsanadas todas las observaciones propuestas por ésta, al respecto respetuosamente manifiesto y solicito:

Adjunto a la presente sírvase encontrar el Proyecto Borrador de Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el DMQ, y que autoriza su delegación al sector privado, para que sea tratada en la próxima sesión ordinaria de la Comisión de Movilidad y remitida posteriormente al Concejo Metropolitano.

Atentamente,

Ing. Alfredo León Banderas
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: 26 NOV 2018 Hora 8h47

Nº. HOJAS 26 Fojas
Recibido por: H+H

1 Ejemplar: Lic. Eddy Sánchez, PRESIDENTE COMISIÓN DE MOVILIDAD
2 Ejemplar: SECRETARÍA DE MOVILIDAD
Digital: Archivo Digital Numérico

CC. CONOCIMIENTO
3 Ejemplar: Abg. Diego Cevallos, SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO

Acción	Responsable	Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	M. Sevilla	Asesoría Jurídica	2018/11/23	

Handwritten notes: MC, 26/11/18, 15H20

ORDENANZA METROPOLITANA No.

ORDENANZA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el marco legal nacional vigente, las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, que incluyen la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular, se encuentran a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales.

En el Distrito Metropolitano de Quito, actualmente, la prestación del mencionado servicio se realiza a través del modelo de delegación; sin embargo, el plazo del contrato de concesión con el actual operador está próximo a cumplirse; razón por la cual, se hace necesaria la expedición de una Ordenanza que permita la armonización de la normativa seccional con las disposiciones legales nacionales vigentes; y, que a su vez, regule el procedimiento a través del cual el Municipio realizará, en adelante, la prestación de este servicio público. Para lo cual es necesario considerar lo dispuesto en los informes técnicos, económicos y jurídicos referentes a este tema.

Para cumplir con las potestades establecidas, la Agencia Metropolitana de Tránsito en el 2017 contrató al Ing. Roberto Custode Pasquel para que realice la consultoría “Estudios para la Armonización del Sistema de Revisión Técnica Vehicular Obligatoria del Distrito Metropolitano de Quito a la nueva Legislación Nacional y a los Requerimientos Técnicos Actuales”, para que sirva de base técnica para la futura contratación.

El informe de consultoría determina que:

“El volumen de inversión requerido para la implementación por cuenta propia de los Centros de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, es de alrededor de US\$ 10'000.000. Las tarifas de RTV que actualmente se encuentran vigentes en el Ecuador, consideran una recuperación paulatina de los valores de inversión, bajo un esquema de amortización a 10 años. En este caso, se debería considerar que, si el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito realiza esta inversión, contablemente al final de la actual gestión el mismo se consideraría un déficit, pues no habría transcurrido aún el tiempo necesario para su amortización. (...)

La operación de una planta de RTV es un proceso complejo y costoso, por lo que, al valor de inversión, la autoridad debería sumarle un rubro para la contratación de un operador especializado que acompañe y capacite al personal operativo de planta durante un período de tiempo determinado. Esta inversión volvería aún más costosa la implementación y operación del sistema.

Los costos variables de una planta de RTV a menudo son altos y no pueden ser previstos presupuestariamente. Esta característica hace que la operación de la planta desde la esfera tradicional del sector público sea en la práctica inviable, pues el riesgo de paralización frecuente de las plantas sería muy elevado. Una alternativa podría ser la de conformar una empresa pública que desarrolle este trabajo, pero dadas las características de sus procesos de contratación (que deben cumplir con las disposiciones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública), vuelven igualmente compleja su

ORDENANZA METROPOLITANA No.

actuación y generarían un riesgo significativamente alto de detención del servicio, por falta de repuestos e insumos para las líneas de RTV.(...)”

Actualmente, los Centros de Revisión Técnica Vehicular funcionan con al menos 168 empleados, distribuidos en seis centros, conforme se detalla a continuación:

Cargo o Función	Formación Profesional	Cantidad de funcionarios
Jefe de Centro	Ingeniero mecánico o afín	6
Supervisor de Centro	Ingeniero mecánico o afín	6
Inspector de línea	Ingeniero o tecnólogo en mecánica automotriz	60
Conductores	Chofer profesional	48
Guardias de seguridad	Bachiller capacitado	18
Personal de limpieza	Bachiller capacitado	12
Digitadores	Bachiller capacitado	18
TOTAL		168

Sin embargo, este número de funcionarios puede variar conforme a las necesidades del servicio, en el caso que incrementa la demanda y por consiguiente las líneas a implementarse.

La corrida económica de la Consultoría referente a la Revisión Técnica Vehicular ha establecido como puntos fundamentales para considerar la delegación del servicio de Revisión Técnica Vehicular a un privado las siguientes:

1. Inversión inicial de al menos catorce millones seiscientos dos mil setecientos veinte dólares de los Estados Unidos de América (USD. 14'602,720.00), valor que contempla actualización de los equipos y actualización de la plataforma informática, maquinaria, sin considerar la reinversión que se desea implementar para mejorar el servicio al usuario en los Centros de Revisión Técnica Vehicular.
2. Esta delegación de este servicio generará un beneficio al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito de 31%, esto es, el valor que el porcentaje que recibirá el Municipio por cada tasa generada por concepto de Revisión Técnica Vehicular. Es así como se percibirá el 50,32% correspondiente a la tarifa neta sobre este canon, debido que al 31% inicial que percibirá se incrementará el valor correspondiente al impuesto al valor agregado (IVA), percibiendo en el primer año tres millones setecientos sesenta y dos mil ciento ocho dólares de los Estados Unidos de América (USD. 3'762,108.00).
3. El canon del 31% le genera al operador una tasa interna de retorno (TIR) del 15,28%, evitando así el riesgo que esto puede implicar al prestador del servicio de Revisión Técnica Vehicular.
4. Adicional a esto, el delegatario de este servicio deberá cumplir con reinversiones a lo largo del contrato, que deberá ser establecidas contractualmente y cumplimiento obligatorio.

La inversión inicial será recuperada a partir del décimo año de operaciones, contemplando las tasas del servicio público de Revisión Técnica Vehicular, (dispuestas por la Ordenanza Metropolitana 0336). A esta inversión se deberá incluir los gastos de operación como son

ORDENANZA METROPOLITANA No.

pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos, entre otros. Considerando que para el mantenimiento preventivo/correctivos de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de repuestos e insumos, los mismos que deberán ser adquiridos mediante procesos de contratación pública determinados en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. Este tipo de procesos de contratación pueden convertirse en perjudiciales para la operación de los centros, debido que el retraso de la compra de los suministros podría implicar una paralización o retraso en la prestación del servicio al usuario.

Considerando esto, se determina que al concluir los 10 años del contrato de delegación el Municipio habrá percibido cincuenta y siete millones novecientos cuarenta y siete mil seiscientos sesenta y seis dólares de los Estados Unidos de América (USD. 57'947,666.00) líquidos, excluyendo las reinversiones propuestas contractualmente.

Conforme a lo antes expuesto, el Municipio del Distrito metropolitano de Quito, no tiene la capacidad técnica ni económica para brindar el servicio de Revisión Técnica Vehicular en el DMQ, siendo pertinente ampararse en lo dispuesto en el artículo 74 y subsiguientes del Código Orgánico Administrativo.

Por último, el informe jurídico elaborado por la Procuraduría Metropolitana de Quito, establece que *"emite criterio favorable para que el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus competencias, (...)"*

EL CONCEJO METROPOLITANO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que, el artículo 226 de la Constitución de la República, determina que las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución;
- Que, el artículo 227 de la Constitución de la República, establece que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;
- Que, los artículos 238 y 240 de la Constitución de la República, reconocen a los gobiernos autónomos descentralizados, la autonomía política, administrativa y financiera, y que ejercen facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales;
- Que, el numeral 5 del artículo 264 de la Constitución de la República en concordancia con artículos 55 letra e) y 186 del Código Orgánico de Organización Territorial,

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Autonomía y Descentralización, determina que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen competencia para crear, modificar, exonerar o suprimir tasas y tarifas por el establecimiento o ampliación de los servicios públicos de su responsabilidad;

Que, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República y el artículo 55 letra f) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, asignan competencias exclusivas a los gobiernos autónomos descentralizados municipales para planificar regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal;

Que, el artículo 394 de la Constitución de la República determina que el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias;

Que, el artículo 283, inciso segundo del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, faculta a los gobiernos autónomos descentralizados de manera excepcional, a delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada, mediante acto normativo del órgano competente, cuando el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito respectivo no cuente con capacidad técnica y económica de gestionar directamente un servicio público, y que dicha falta de capacidad deberá ser debidamente justificada por la autoridad ejecutiva del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito ante el órgano legislativo correspondiente; además, determina que la selección deberá realizarse mediante concurso público;

Que, el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones dispone que la modalidad de delegación de procesos podrá ser la concesión, asociación, alianza estratégica u otras formas contractuales de acuerdo a la Ley, observando para la selección del delegatario, determina que los procesos de desmonopolización, privatización y delegación se llevarán a cabo mediante varias modalidades, entre ellas, la de delegación de servicio público u obra pública;

Que, el Capítulo III, Sección III del Título V del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, regula el procedimiento de revisión técnica vehicular que se deben observar en los centros de revisión técnica vehicular que operen en el Distrito.

Que, el artículo 20, numeral 11 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que el Directorio de dicha Agencia, tiene la atribución de establecer y fijar las tasas para la prestación de servicios públicos en materia de transporte terrestre, según análisis técnicos de los costos reales de la operación.

Que, el artículo 29 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina las funciones y atribuciones del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- Que, la Sección # del Capítulo II del Título IV del Libro Cuarto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, contiene las disposiciones relativas al servicio público de revisión técnica vehicular;
- Que, el artículo 30.5 letra j) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece como competencia de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, la de autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;
- Que, el artículo 74 del Código Orgánico Administrativo, Delegación de gestión excepcional a sujetos de derecho privado, determina que cuando se deba satisfacer el interés público, colectivo o general y el Estado no pueda cubrir esta demanda, este podrá delegar a un sujeto privado para que gestione la provisión de estos servicios públicos.
- Que, el artículo 76 del Código Orgánico Administrativo, Gestión delegada mediante contrato, mismo que determina que esta delegación se deberá realizar a través de concurso público.
- Que, el Título IV del Libro IV del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece las disposiciones aplicables al proceso de revisión técnica vehicular, de carácter general que deben ser observadas por los GAD's en el ejercicio de su competencia en esta materia.
- Que el artículo 307 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que la revisión técnica vehicular es el procedimiento con el cual, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los gobiernos autónomos descentralizados, según el ámbito de sus competencias, verifica las condiciones técnico mecánico, de seguridad, ambiental, de confort de los vehículos, por sí mismos a través de los centros autorizados para el efecto.
- Que el artículo 309 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, prescribe que el certificado de revisión técnica vehicular es uno de los requisitos determinados para el otorgamiento de la matrícula respectiva, y para operar dentro del servicio de transporte público y comercial.
- Que el artículo 315 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, al establecer que los Centros de Revisión Técnica Vehicular deben disponer de las características técnicas y administrativas establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito, determina que éste es un servicio público, sobre el cual se debe mantener el respectivo nivel de calidad.
- Que, mediante Decreto Ejecutivo N° 810, publicado en el Registro Oficial N° 494 de 19 de julio de 2011 se emitió el Reglamento de Aplicación del Régimen Excepcional de

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Delegación de Servicios Públicos de Transporte, el cual en su artículo 1 establece que el Estado, dentro del ámbito de sus competencias y con arreglo a las normas determinadas en el mismo, podrá delegar a empresas privadas o de la economía popular y solidaria la facultad de proveer y gestionar de manera integral, servicios públicos del sector transporte; y, en su artículo 4 determina que las modalidades de delegación podrán ser las de concesión o autorización.

- Que, el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril de 2012, transfirió la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados municipales del país, progresivamente, en los términos de dicha Resolución; y de acuerdo al artículo 4 de este cuerpo normativo se estableció que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito pertenece al modelo de Gestión A;
- Que, de acuerdo al artículo 14 de la Resolución No. 006-CNC-2012, son facultades y atribuciones comunes a todos los modelos de gestión las de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y de gestión para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales;
- Que, mediante Resolución N° 003-CNC-2014 de 22 de septiembre de 2014, el Consejo Nacional de Competencias resolvió ratificar la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, que fue transferida de manera obligatoria y definitiva mediante la Resolución N° 006-CNC-2012;
- Que, de acuerdo al artículo 20 numerales 2 y 3 de la Resolución No. 006-CNC-2012, son facultades y atribuciones específicas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales que se encuentran comprendidos dentro del modelo de Gestión A, las de autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre; así como la de controlar el funcionamiento de estos centros;
- Que, el artículo 8 inciso tercero de la Resolución No. 70-DIR-2015-ANT de 11 de diciembre de 2015, emitida por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito determina que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales que asumen las competencias otorgadas por el Consejo Nacional de Competencias en materia de tránsito, podrán autorizar, concesionar o implementar los Centros de Revisión Técnica Vehicular; y, en su artículo 9 determina que los centros de revisión técnica vehicular podrán ser delegados, concesionados, contratados o autorizados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales con base a la Constitución de la República, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, Código Orgánico Administrativo y demás leyes que sean pertinentes;

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Que, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, es un ente público municipal, creado mediante Resolución No. 0002, de fecha 06 de agosto de 2009, que forma parte de la estructura del orgánico funcional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, ratificado mediante Resolución No. A0010 de 31 de marzo de 2011;

Que, la Agencia Nacional de Tránsito emitió las Certificaciones de Ejecución de Competencias a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial mediante Resolución N° 001-DE-ANT-2013 de fecha 7 de enero de 2013, para matriculación de vehículos a partir de enero de 2013; Resolución N° 040-DE-ANT-2013 de 22 de julio de 2013 para el Control Operativo a partir del 2 de agosto de 2013; y, Resolución N° 051-DE-ANT-2012 de 27 de septiembre de 2012 para Títulos Habilitantes;

Que, mediante Resolución 0006-2013 de 22 de abril de 2013, expedida por el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, se creó la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito, que ejerce las potestades de controlar el transporte terrestre comercial, cuenta propia y particular, así como, el tránsito y la seguridad vial del Distrito y demás facultades contempladas en la referida resolución;

Que, la Resolución N° 095-DIR-2016-ANT emitida el 27 de octubre de 2016, establece el plazo de doce meses a partir de la fecha de su expedición, para que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Mancomunidades competentes para efectuar el Proceso de Revisión Técnica Vehicular implementen y pongan en funcionamiento los Centros de Revisión Técnica Vehicular;

Que, el Distrito Metropolitano de Quito cuenta con el servicio de revisión técnica vehicular contratado con el sector privado desde el año 2002 y que el resultado de dicha relación contractual ha sido conveniente para los intereses de la ciudad, la seguridad vial y la protección de la salud de sus habitantes, habiendo sido la primera ciudad en el país que implantó el sistema obligatorio de revisión técnica vehicular;

Que, la Resolución No. 073 de noviembre de 2017 de la ANT amplió el plazo en 18 meses para que los Gobiernos Autónomos Descentralizados cuenten con la revisión técnica vehicular, plazo que se cumplirá en el mes de mayo de 2019;

En ejercicio de la facultad normativa prevista en los artículos 240 de la Constitución y 87 letra a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

EXPIDE:

LA ORDENANZA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO

TÍTULO PRIMERO

ORDENANZA METROPOLITANA No.

PRINCIPIOS GENERALES

Art. 1.- Objeto.- La presente Ordenanza tiene por objeto regular la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular y establecer las disposiciones para la ejecución de este procedimiento en el Distrito Metropolitano de Quito, a través del cual, la autoridad metropolitana competente, verifica las condiciones técnico mecánicas de seguridad, ambiental y confort de los vehículos a motor, a través de los centros de revisión técnica vehicular autorizados.

La presente Ordenanza tiene también por objeto autorizar y establecer las condiciones para la prestación del servicio público a través de la modalidad de delegación al sector privado, en cualquiera de las modalidades previstas en el ordenamiento legal vigente.

El servicio regulado por esta Ordenanza, goza de las presunciones de constitucionalidad, legitimidad y ejecutoriedad.

Art. 2.- Ámbito de aplicación.- El ámbito de aplicación de la presente Ordenanza es la circunscripción territorial del Distrito Metropolitano Quito, por tanto, están sujetas todas las personas naturales o jurídicas que sean propietarias o tenedoras de unidades de transporte terrestre, públicas o privadas, que circulen habitualmente en esta jurisdicción, independientemente de su lugar de matriculación.

Art. 3.- Conceptos básicos.- Para efectos de la presente Ordenanza, se establecen los siguientes conceptos:

- a) Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito: Es la unidad de gestión estratégica desconcentrada, dotada de plena autonomía administrativa, financiera y funcional adscrita a la Secretaría de Movilidad, que ejerce las potestades y competencias de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad vial asignadas al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, conforme a las disposiciones constitucionales, legales y administrativas; y, de acuerdo con la planificación y gestión institucionales definidas por la Secretaría de Movilidad, aprobadas por la máxima autoridad del Municipio. La Agencia actúa a través de los órganos que la conforman y tiene las prerrogativas de las que goza el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en materia de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Para efectos de la presente Ordenanza, se la denominará simplemente como Agencia Metropolitana de Tránsito o por sus siglas AMT.

- b) Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal, troncales nacionales, en coordinación con los GADS.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Para efectos de la presente Ordenanza, se la denominará simplemente como Agencia Nacional de Tránsito o por sus siglas ANT.

- c) Autoridad delegataria: Es la institución de la administración pública que ejerce la competencia en determinada materia y que delega a un prestador privado la prestación de los servicios públicos relacionados con aquella.
- d) Autorización: Es la modalidad de delegación a la iniciativa privada o de la economía popular y solidaria, otorgada, bajo modalidad concursable, por el Estado o en su caso, por el delegatario/concesionario privado con la finalidad de prestar servicios con un operador de servicios del transporte y actividades afines, previa te (sic) registrado y habilitado como tal por el organismo competente, a quien se le otorga el derecho a ocupar y explotar, en forma privativa, temporal y bajo ciertas condiciones, zona, bienes o facilidades afectas a la prestación del servicio público del transporte.
- e) Centros de Revisión Técnica Vehicular: Son unidades técnicas diseñadas, construidas, equipadas y autorizadas para realizar el proceso de revisión técnica vehicular obligatoria y emitir los documentos correspondientes en la materia; los cuales operan en el Distrito Metropolitano de Quito, con base a la autorización concedida por la Agencia Metropolitana de Tránsito y demás Organismos competentes.

Para efectos de la presente Ordenanza, se los denominará por las siglas CRTV.

- f) Defecto Vehicular: Es un desperfecto, daño, inoperatividad, o ausencia de piezas o funcionalidades del vehículo, que constituye incumplimiento de las normas técnicas de revisión técnica vehicular y que se sanciona de conformidad con la presente Ordenanza y con las normas aplicables expedidas por las autoridades competentes en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- g) Delegatario: Es la persona natural o jurídica del sector privado a quien la Administración Pública delega la prestación de un servicio público, bajo las condiciones estipuladas en los instrumentos legales correspondientes. El delegatario podrá ser una persona jurídica cuyos socios o accionistas cumplan los requisitos exigidos en los pliegos, una asociación en cuentas de participación, una sociedad de hecho, un compromiso de asociación o un consorcio.
- h) Normas Técnicas de Revisión Técnica Vehicular: Son las normas que emite la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; el Servicio Ecuatoriano de Normalización; y normas de gestión de calidad ISO pertinentes sobre aspectos técnicos en materia de revisión técnica vehicular. La norma ISO será exigible siempre que la Ordenanza y los Pliegos de Licitación así lo establezcan.
- i) Pliego Tarifario de Tasas: Es el listado de las tasas que, por la prestación de los servicios públicos en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, recauda la autoridad metropolitana competente, teniendo como referencia al pliego tarifario emitido por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y actualizado anualmente por la autoridad metropolitana competente.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- j) **Revisión Técnica Vehicular:** Mecanismo de verificación mediante un conjunto de procedimientos técnicos normalizados, con la finalidad de determinar que los vehículos motorizados terrestres que transitan dentro del Distrito Metropolitano de Quito, cumplan las normativas técnicas y mecánicas, así como las condiciones mínimas de seguridad, calidad y protección ambiental. Comprende los procedimientos de revisión mecánica y de seguridad; control de emisión de gases contaminantes y ruido dentro de los límites máximos permisibles; y, revisión de especificaciones requeridas para el servicio público de transporte comercial, por cuenta propia y particular.

Para efectos de la presente Ordenanza, se denominará a este proceso por las siglas RTV.

- k) **Secretaría de Movilidad:** Es la entidad rectora del ámbito de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito; tiene a su cargo, la generación de políticas que contribuyan al desarrollo de la ciudad en materia de infraestructura vial, transporte público, tránsito y seguridad vial.

Art. 4.- Organismo de Control: La Secretaría de Movilidad será el ente encargado de controlar el cumplimiento de las obligaciones dispuestas en el contrato de delegación del servicio de Revisión Técnica Vehicular al sector privado. Para esto, el delegatario deberá presentar anualmente un informe económico, técnico y administrativo que justifique la gestión realizada, mismo que deberá ser aprobado por la Secretaría de Movilidad o caso contrario se podrá considerar como una causal de terminación anticipada del contrato.

Art. 5.- Organismo Responsable.- La planificación, regulación, gestión y control del servicio público que determina esta Ordenanza, estará a cargo de la Agencia Metropolitana de Tránsito, conforme lo determina la Resolución A 0006, de 22 de abril de 2013, o la autoridad metropolitana que cumpla sus funciones, la cual será responsable de cumplir y hacer cumplir las normas previstas en esta Ordenanza y de ejecutar todas las atribuciones que le competen, directamente o por intermedio de un delegatario contratado por los mecanismos que establece la Ley.

TÍTULO SEGUNDO REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y MATRICULACIÓN

Capítulo I Conceptos básicos

Art. 6.- Carácter Obligatorio de la RTV.- La revisión técnica vehicular en un Centro de Revisión Técnica Vehicular autorizado, será de cumplimiento obligatorio para todas las personas naturales o jurídicas que sean propietarias o tenedoras de vehículos automotores, públicos o privados que circulen de forma habitual dentro del Distrito Metropolitano de Quito, independientemente de su lugar de matriculación.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

En el Distrito Metropolitano de Quito, no podrán circular vehículos a motor que no hubieren cumplido con el procedimiento de revisión técnica vehicular en el año correspondiente, sea en un CRTV de esta jurisdicción o de cualquiera a nivel nacional.

Art. 7.- Sistema integrado de revisión técnica vehicular y matriculación.- El delegatorio deberá adquirir para el Municipio un sistema que unifique la revisión técnica vehicular con matriculación, de manera segura, óptima y ágil para el usuario.

Art. 8.- Normas Técnicas Aplicables al proceso de Revisión Técnica Vehicular.- El proceso de revisión técnica vehicular se efectuará sujetándose a las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento General de Aplicación; las normas técnicas que expida la Agencia Nacional de Tránsito; las Ordenanzas Municipales del Distrito Metropolitano de Quito sobre la materia; los reglamentos e instructivos técnicos que expida la Secretaría de Movilidad, la Agencia Metropolitana de Tránsito u otra autoridad administrativa competente; y, las normas que sobre la materia expida el Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN y que la Agencia Metropolitana de Tránsito, considere de aplicación necesaria, cumpliendo con los índices de calidad que establezca la legislación vigente.

Capítulo II Elementos de la Revisión Técnica Vehicular

Art. 9.- Elementos de la Revisión Técnica Vehicular.- El proceso de revisión técnica vehicular comprenderá:

- a) Verificación de la documentación que identifique al vehículo y la legalidad de su propiedad o tenencia;
- b) Inspección visual
- c) Inspección mecánica y de seguridad;
- d) Control de emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido dentro de los límites máximos permisibles;
- e) Revisión de idoneidad, en los casos específicos que se determinen; y,
- f) Otros que se determinen por Agencia Metropolitana de Tránsito o la autoridad metropolitana competente.

Art. 10.- Legalidad, propiedad o tenencia del vehículo.- Todo proceso de revisión técnica vehicular iniciará con la verificación de la documentación del vehículo que avale su legalidad, propiedad o tenencia. En caso de comprobarse que el vehículo reporta alguna irregularidad, como problemas aduaneros o judiciales que afecten el derecho a la revisión, o que se encuentra reportado como robado, hurtado o extraviado, el mismo será retenido y puesto a órdenes de las autoridades competentes.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Art 11.- Inspección Visual.- A través de la inspección visual se examina los elementos de carrocería, ruidos o vibraciones anormales, holguras o puntos de corrosión, soldaduras mal realizadas en determinados componentes, fisuras, roturas o adaptaciones anti técnicas, entre otros, y se verifica su conformidad.

Art. 12.- Revisión Mecatrónica y de Seguridad.- La revisión mecatrónica y de seguridad se realiza a través de aparatos e instrumentos mecatrónicas, electromecánicos y electrónicos, para verificar el correcto funcionamiento de los mecanismos y sistemas de los vehículos, de tal forma que se garantice la vida, la seguridad y la integridad de sus ocupantes y de las demás personas.

La revisión mecánica se realiza sobre el motor, sistema de dirección, sistema de frenos, sistema de suspensión, sistema de transmisión, sistema eléctrico, hidráulico, carrocería, neumáticos, chasis, sistema de escape, velocímetro, taxímetro, elementos de seguridad y de emergencia.

Art. 13.- Control de contaminación.- El control de las emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido de los vehículos tiene por objeto verificar que éstos no sobrepasen los límites máximos permisibles establecidos dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Art. 14.- Normas aplicables al control de la contaminación.- El control de la contaminación se realizará en consideración a las siguientes normas técnicas, las cuáles se declaran expresamente incorporadas a esta Ordenanza:

- a. El Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en específico las disposiciones contenidas en el Libro III, Título VI, Capítulo I "De la contaminación acústica", Capítulo II, "De la contaminación por emisión de gases de combustión";
- b. Las normas sobre la materia que constan en el Texto Unificado de la Legislación Ambiental Secundaria;
- c. Las normas sobre la materia expedidas por la autoridad legislativa del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
- d. Las normas sobre la materia expedidas el Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN);
- e. Los reglamentos e instructivos técnicos expedidos por la Agencia Metropolitana de Tránsito o la autoridad administrativa competente.

Art. 15.- Control de emisión de gases o de opacidad- El control de la emisión de gases contaminantes o de opacidad se realizará considerando las siguientes normas técnicas, las cuáles se declaran expresamente incorporadas a esta Ordenanza:

- a. La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 202:99 "Gestión Ambiental. Aire. Vehículos Automotores. Determinación de la Opacidad de Emisiones de Escape de Motores de Diésel Mediante la Prueba Estática. Método de Aceleración Libre",

ORDENANZA METROPOLITANA No.

publicada en el Suplemento al Registro Oficial número 115 de 7 de julio del 2000 y sus correspondientes actualizaciones;

- b. La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 203:99 "Gestión Ambiental, Aire, Vehículos Automotores. Determinación de la Concentración de Emisiones de Escape en Condiciones de Marcha Mínima o "Ralentí", Prueba Estática", publicada en el Suplemento al Registro Oficial número 115 de 7 de julio del 2000 y sus correspondientes actualizaciones;
- c. La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 349:2003 "Revisión Técnica Vehicular. Procedimientos.", publicada en el Registro Oficial No. 745 del 15 de enero del 2003 y sus correspondientes actualizaciones.

Art. 16.- Medición de la calidad del aire.- La Agencia Metropolitana de Tránsito, en coordinación con la autoridad metropolitana competente en materia ambiental, establecerá la coordinación necesaria para desarrollar políticas conjuntas para la gestión de fuentes móviles, en base a los resultados de medición de la Red Metropolitana de Monitoreo Atmosférico de Quito que permita determinar los niveles de sustancias tóxicas en el aire, directamente vinculadas a las emisiones de los vehículos automotores.

Art. 17.- Control del ruido.- El control del ruido se realizará considerando las normas que sobre la materia constan en el Texto Unificado de la Legislación Ambiental Secundaria, así como las contenidas en el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las cuáles se declaran expresamente incorporadas a esta Ordenanza.

Art. 18.- Control de material particulado.- Conforme a lo dispuesto en la disposición tercera de la Ordenanza Metropolitana 0189 sancionada el 16 de noviembre de 2017, la Agencia Metropolitana de Tránsito previo a un análisis de factibilidad, implementación y de medidas alternas a la medición del parámetro de material particulado con diámetro aerodinámico menor a 2,5 micras, implementará la medición semestral de los vehículos de transporte público y comercial bajo estos parámetros.

Art. 19.- Idoneidad de los vehículos que prestan servicio público o comercial.- Para efectos de esta Ordenanza, se entenderá por idoneidad, el cumplimiento de requisitos mínimos con los que deben contar los vehículos que prestan servicio público o comercial dentro del Distrito Metropolitano de Quito, a fin de identificar y clasificar los vehículos de transporte público o comercial, según el ámbito de servicio; y, prevenir fallas técnicas o mecánicas en resguardo de la seguridad de los usuarios, la población en general y el medio ambiente.

La revisión de idoneidad se circunscribirá al examen de una serie de elementos y características propias del servicio o la actividad que desempeñen.

Serán aplicables en este aspecto, las disposiciones contenidas en el Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; los reglamentos e instructivos dictados por la Agencia Nacional de Tránsito, la Secretaría de

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito; y, a lo determinado en las normas técnicas INEN referentes a la materia.

Capítulo III Resultados de la Revisión Técnica Vehicular

Art. 20.- Resultados.- Una vez concluido el proceso de revisión técnica vehicular, se obtienen los datos de información de identificación del vehículo, línea de inspección, código del defecto, valor medida, calificación y posición del defecto encontrado, los cuáles son registrados en una aplicación informática que califica los datos y los compara con una tabla de umbrales para defectos no visuales y con un sistema de valoración de defectos visuales. Una vez calificados y generados los defectos, se procederá a discriminar el estado de la revisión e imprimir los documentos pertinentes.

El resultado de una revisión puede ser:

- a) Aprobada: Sin defectos o con un conjunto de defectos con calificación menor al límite de no aprobado.
- b) Condicional: Con un conjunto de defectos con calificación mayor al límite de no aprobado. El vehículo debe regresar a cualquiera de los Centros de Revisión y Control Vehicular, dentro de un tiempo perentorio de treinta días habiendo reparado aquellos defectos que lo hicieron reprobado.
- c) Rechazada: Cuando un vehículo ha obtenido la calificación de condicional en las cuatro oportunidades de revisión permitidas, deduciendo que el o los defectos no pueden ser reparados; por lo que su circulación, presenta un gran riesgo para la seguridad pública y debe ser retirado.

Estos criterios también se aplican al conjunto de valores y defectos pertenecientes a la categoría que regula los aspectos normados para vehículos de transporte público, tales como colores, tipografías, identificaciones, tacógrafos, carteleras, entre otros. Si la constatación física es superada se le extenderán los documentos habilitantes al vehículo, de otra forma el vehículo debe ser reparado o subsanado y regresar para ser objeto de una nueva constatación.

La tabla de límites de aprobación y no aprobación; así como la calificación de los defectos, se encuentra detallada en el Instructivo Técnico de Revisión Técnica Vehicular emitido por la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Art. 21.- Aprobación de la Revisión Técnica Vehicular.- Al momento en el que el vehículo apruebe la revisión técnica vehicular, la Agencia Metropolitana de Tránsito entregará el adhesivo de aprobado, el mismo que contará con todas las seguridades para su destrucción en caso de que se intente retirarlo y con dispositivos de identificación del vehículo. El vehículo deberá salir del CRTV con el adhesivo colocado en el parabrisas o en un lugar visible en caso de motocicletas o similares, no pudiendo el propietario del vehículo exigir que el adhesivo no le sea colocado.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

El adhesivo contará con un número secuencial único y podrá incluir tecnología que permita reconocer la identidad del vehículo.

Art. 22.- Resultado Condicional de Revisión Técnica Vehicular.- En caso de que un vehículo obtuviere calificación condicional por no haber aprobado alguno de los elementos de la revisión, el CRIV emitirá un documento con la determinación específica del o los defectos detectados en el vehículo, los cuáles deben ser reparados y sometidos a una nueva revisión para su aprobación, dentro de los plazos estipulados en esta Ordenanza.

Art. 23.- Tipos de Revisión Técnica Vehicular.- Las revisiones serán ordinariamente totales y excepcionalmente parciales.

En la revisión total se verifican todos los elementos detallados en el artículo 7 de esta Ordenanza, mientras que en la revisión parcial se verifican solamente los elementos que no fueron aprobados en la revisión anterior. También son susceptibles de revisión, los elementos que, a pesar de haber sido aprobados en la revisión anterior, presenten defectos e deficiencias evidentes.

Todas las revisiones sean estas totales o parciales, contarán a efecto de establecer el cumplimiento máximo de cuatro oportunidades dentro del mismo período de Revisión Técnica Vehicular.

En casos específicos definidos por la Secretaría de Movilidad, el sistema de revisión técnica vehicular podrá contemplar procesos abreviados para vehículos que necesiten varias revisiones técnicas vehiculares al año.

Art. 24.- Segunda Revisión.- La segunda revisión será parcial y versará sobre los defectos detectados en la primera revisión, salvo que el vehículo presentare nuevos defectos que visiblemente resulten evidentes, respecto de los cuáles también se realizará una inspección que genera resultados y puede ocasionar que el vehículo obtenga aprobación condicional nuevamente.

La segunda revisión se debe realizar dentro del plazo de treinta días posteriores a la primera revisión y no tendrá costo alguno; sin embargo, si se realiza después de vencido el plazo, el valor de la tasa será del cien por ciento y la revisión técnica vehicular será total; además, se aplicará una multa de diez dólares de los Estados Unidos de América por cada mes de retraso, que tiene por objeto coaccionar al propietario del vehículo para que someta a revisión el mismo, toda vez que su circulación constituye un riesgo para la seguridad pública. Ésta es una multa diferente a la establecida por la Agencia Nacional de Tránsito por concepto de incumplimiento al calendario de matriculación de los vehículos de acuerdo al último número de placa.

La multa será multiplicada por dos en caso de taxis, vehículos de transporte escolar e institucional, vehículos de carga liviana y de turismo; y, se multiplicará por tres en caso de vehículos de transportación masiva y vehículos pesados y extra pesados.

Art 25.- Tercera Revisión.- En caso de que un vehículo no aprobare la segunda revisión, podrá ser revisado por tercera vez, dentro del plazo máximo de treinta días posteriores a la

ORDENANZA METROPOLITANA No.

segunda revisión, previo el pago del cincuenta por ciento de la tasa de revisión técnica vehicular. Solo serán revisados los defectos que no hubieren aprobado, salvo que el vehículo presentare nuevos defectos que visiblemente resulten evidentes, respecto de los cuáles también se realizará la revisión.

Si la tercera revisión no se realizare dentro del plazo de treinta días subsiguientes al de la segunda revisión, el valor de la tasa será del ciento por ciento y la revisión será total; además se aplicará la multa mensual acumulativa conforme a los parámetros establecidos en el artículo anterior.

Art. 26.- Cuarta Revisión.- Si la tercera revisión no fuere aprobada, el vehículo podrá ser revisado por cuarta ocasión, la cual deberá realizarse dentro del plazo máximo de treinta días posteriores a la tercera revisión. En este caso, se realizará una revisión total y el valor de la tasa será del cien por ciento.

Si el vehículo no superare la cuarta revisión técnica, será rechazado definitivamente, y no podrá ser matriculado ni circular dentro del territorio del Distrito Metropolitano de Quito, debiendo la autoridad metropolitana correspondiente iniciar el proceso administrativo de conformidad a lo establecido en la normativa metropolitana vigente y el COA.

Art. 27.- Emisión de certificados.- Los certificados de revisión técnica vehicular aprobada, así como los documentos que contengan los resultados de condicional o rechazado, deberán ser proporcionados y firmados por la autoridad administrativa competente y el Jefe del CRTV quien será un Ingeniero automotriz, ingeniero mecánico o similar, debidamente autorizado y capacitado.

Art. 28.- Control en vía pública.- La Agencia Metropolitana de Tránsito está obligada a realizar inspecciones semanales de revisión técnica vehicular en la vía pública, para lo cual en primera instancia deberá verificar si el vehículo tiene el adhesivo de aprobación pegado en el parabrisas. Además, podrá realizar mediciones de gases de combustión y material particulado, con equipos adecuados para el efecto.

En caso de detectarse vehículos que, habiendo o no aprobado la revisión técnica vehicular en el período correspondiente, no cumplan con los parámetros de emisiones exigidos o que tengan algún defecto visual, serán citados para que, dentro de los siguientes cinco días hábiles a partir de la notificación, se presenten a una nueva revisión técnica vehicular en cualquiera de los Centros de Revisión Técnica Vehicular autorizados.

El incumplimiento de la citación ocasionará una multa de cincuenta dólares de los Estados Unidos de América (50 USD) por desacato a la orden de la autoridad, además de una multa mensual acumulativa de diez dólares de los Estados Unidos de América (10 USD) que tiene por objeto coaccionar al propietario del vehículo para que someta el mismo al proceso de revisión técnica vehicular, ya que su circulación constituye un riesgo para la seguridad pública. Ésta constituye una multa diferente a la establecida por la Agencia Nacional de Tránsito por concepto de incumplimiento al calendario de matriculación de los vehículos de acuerdo al último número de placa.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Estas multas serán multiplicadas por dos en caso de taxis, vehículos de transporte escolar e institucional, vehículos de carga liviana y de turismo; y, se multiplicarán por tres en caso de vehículos de transportación masiva y vehículos pesados y extra pesados.

Capítulo IV Defectos Vehiculares

Art. 29.- Defectos Vehiculares.- Los defectos que presentaren los vehículos automotores serán calificados según su nivel de peligrosidad:

- a) Defectos Tipo I.- Son aquellos que no involucran un riesgo inminente para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, pero que podrían, posteriormente, convertirse en defectos Tipo II o Tipo III, debido al deterioro natural o provocado. No son reconsiderados en las presentaciones subsecuentes del mismo período de revisión.
- b) Defectos Tipo II.- Son aquellos que implican un riesgo potencial para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, si es que están sumados a otros defectos de la misma especie. Serán reconsiderados en las presentaciones subsecuentes del mismo período de revisión pudiendo desaparecer o cambiar a Tipo I o III.
- c) Defectos Tipo III.- Son aquellos que representan un riesgo inminente para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, lo que a su vez genera la obligación de llevar nuevamente el vehículo a un CRTV para comprobar que el defecto haya sido corregido.

Art. 30.- Acumulación de defectos.- La concurrencia de varios defectos Tipo II en una categoría o en el conjunto total del vehículo puede aumentar el riesgo de falla mecánica en el mismo, por lo que se considera que la aparición de dos o más defectos calificados como Tipo II en una misma categoría equivale a un defecto Tipo III.

Capítulo V Periodicidad y Calendario

Art. 31.- Periodicidad de revisión técnica vehicular.- La revisión técnica vehicular deberá ser realizada por los vehículos particulares una vez por año; y, al menos dos veces al año por los vehículos de uso intensivo de carga y los que prestan servicio público de transporte comercial y de pasajeros, conforme lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 0189 de 04 de diciembre d 2017, disposición general quinta, en concordancia con la Ordenanza Metropolitana 213, artículo 11.375.1, inciso segundo.

Los vehículos nuevos están obligados a someterse a la revisión técnica vehicular total a partir del segundo año de su fabricación; sin embargo, en aquellos dos años de exoneración, deberán obtener el certificado de revisión de la documentación de identificación del vehículo y de legalidad de su propiedad o tenencia, para lo cual pagarán la tasa correspondiente a este servicio.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Art. 32.- Calendario de revisión técnica vehicular.- La revisión técnica vehicular se realizará de conformidad con el calendario de matriculación vehicular establecido por la Agencia Nacional de Tránsito, de acuerdo al último dígito de la placa del vehículo.

Art. 33.- Multa por incumplimiento del calendario de revisión técnica vehicular.- En caso de retraso en la presentación del vehículo dentro del calendario establecido para la revisión técnica vehicular, la Agencia Metropolitana de Tránsito cobrará una multa de cincuenta dólares de los Estados Unidos de América (50 USD), que será recaudada mediante los mismos mecanismos establecidos para el pago de la tasa del servicio.

Esta multa será multiplicada por dos en caso de taxis, vehículos de transporte escolar e institucional, vehículos de carga liviana y de turismo; y, multiplicada por tres en caso de vehículos de transportación masiva y vehículos pesados y extrapesados.

El valor de esta multa será cobrada por la Agencia Metropolitana de Tránsito y constituye una multa diferente a la establecida por la Agencia Nacional de Tránsito por incumplimiento del calendario para realizar el proceso de matriculación del vehículo, la cual es recaudada por el Servicio de Rentas Internas y no pertenece a los ingresos de la Agencia Metropolitana de Tránsito, por cuanto, forma parte de los ingresos por la matriculación que se distribuyen de conformidad con la Resolución No. 006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias.

TITULO TERCERO DELEGACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO

Capítulo I

Atribuciones del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y de la Secretaría de Movilidad

Art. 34.- Autorización para delegar servicios públicos.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la entidad competente, al amparo de lo establecido en la normativa nacional vigente, está autorizada para delegar la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular a una persona natural o jurídica del sector privado. La delegación incluye el proceso de construcción, mantenimiento, operación y funcionamiento de los centros de revisión técnica vehicular, ejecución del procedimiento, emisión de certificados y registro de datos en el sistema informático determinado en el artículo 316 del Reglamento de Aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a cuenta del delegatario, quien en contraprestación recibe un porcentaje de la tasa que, por la prestación de este servicio público, cobra la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Art. 35.- Atribuciones de la Secretaría de Movilidad.- La Secretaría de Movilidad será responsable de realizar el proceso de contratación y selección del delegatario, así como de realizar el control y fiscalización de la delegación en todas sus fases; actuará como Ente Delegante o Entidad Contratante, con todos los derechos y obligaciones inherentes al titular de la competencia.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Art. 36.- Marco Legal.- El proceso para la delegación del servicio público de revisión técnica vehicular, se regirá por lo dispuesto en la Constitución de la República; Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, Código Orgánico Administrativo; Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento; Reglamento de Delegación de Servicios Públicos de Transporte; Resolución N° 006-CNC-2012, Resolución No. 70-DIR-2015-ANT, Resolución 095-DIR-2016-ANT, la presente Ordenanza y demás normas que fueren aplicables.

Art 37.- Delegación de gestión excepcional del servicio público de revisión técnica vehicular.- La delegación del servicio público de revisión técnica vehicular que la Secretaría de Movilidad, titular de la competencia, realiza a un operador privado, se realiza de forma excepcional, en función de informes previos que determinan la incapacidad tanto técnica como económica para gestionar directamente la prestación del servicio público; además, de informes que sustentan la conveniencia del proceso de delegación por haber considerado: el costo del servicio público, diferenciación y valoración de la tasa y de la tarifa, beneficio social generado, reparto de costos, reparto de la inversión, fórmula de equilibrio económico financiero de la delegación y obligaciones sociales.

Art 38.- Formas de delegación.- La delegación de la prestación del servicio público se podrá realizar a través de las figuras de concesión o autorización previstas en el Reglamento de Delegación de Servicios Públicos de Transporte, la cual será decidida por la autoridad metropolitana competente para dar inicio al concurso público.

Capítulo II

Concurso público para la delegación del servicio público de revisión técnica vehicular al sector privado

Art. 39.- Conformación de la Comisión Técnica.- Para llevar a cabo el concurso público de delegación del servicio público de revisión técnica vehicular se conformará una Comisión Técnica, con los siguientes miembros:

- a) Secretario de Movilidad, quien la presidirá, o su delegado;
- b) Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, quien haga sus veces o su delegado;
- c) Administrador General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, o su delegado.

Los miembros de la Comisión Técnica tienen la obligación legal y moral de excusarse del ejercicio de la función de miembro de la Comisión, apenas conozcan de alguna situación o circunstancia que razonablemente pueda considerarse que afecta o pudiere afectar su independencia o imparcialidad.

Art. 40.- Atribuciones de la Comisión Técnica.- La Comisión Técnica será responsable de revisar y ejecutar el concurso público para la delegación al sector privado del servicio de revisión técnica vehicular en todas sus etapas.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Todas las resoluciones respecto del proceso serán tomadas por la Comisión Técnica, por mayoría de votos; salvo su inicio, cancelación, declaratoria de desierto, adjudicación e impugnaciones, decisiones que le corresponden a la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad.

Art. 41.- Secretaria y Soporte Administrativo.- La Comisión Técnica contará con un Secretario/a que brindará todo el soporte necesario para ejecutar procedimientos administrativos en las fases del concurso público.

Art 42.- Etapas del Proceso.-El concurso público para la delegación del servicio público, tendrá las siguientes etapas:

1. Aprobación de pliegos
2. Convocatoria y publicación de los pliegos
3. Etapa de preguntas y aclaraciones
4. Presentación y apertura de ofertas
5. Etapa de verificación de requisitos mínimos
6. Etapa de convalidación de errores
7. Evaluación de la oferta técnica
8. Evaluación de oferta económica
9. Adjudicaciones
10. Impugnaciones
11. Suscripción del Contrato

Cumpliendo el siguiente cronograma:

Concepto	Días Término
Fecha de Publicación	1
Fecha Límite para formular preguntas y solicitar aclaraciones	15
Fecha Límite de Respuestas y Aclaraciones	8
Fecha Límite de Entrega de Oferta Técnica y Económica	20
Fecha de Apertura de Ofertas	1
Fecha límite para solicitar convalidaciones	7
Fecha límite para presentación de convalidaciones	10
Fecha estimada de calificación de oferentes	5
Fecha estimada de Adjudicación	6
Fecha estimada de firma de contrato	15
Total	88

Art. 43.- Aprobación de Pliegos.- La máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad, aprobará los pliegos del concurso público para la delegación del servicio, los mismos que deberán contemplar los aspectos requeridos para las distintas modalidades de delegación que constan en el Reglamento de Delegación de Servicios Públicos de Transporte.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Art. 44.- Convocatoria y Publicación de Pliegos.- La máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad realizará la convocatoria a las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, asociaciones, consorcios o compromisos de asociación, que reúnan los requisitos exigidos en los pliegos, a participar en el proceso; para lo cual realizará publicaciones en los periódicos de mayor circulación en la ciudad y en la página web de la Secretaría de Movilidad. Se realizará la publicación de los pliegos o se indicará la forma de obtenerlos, además del calendario del proceso.

Art. 45.- Preguntas y Aclaraciones.- Dentro del plazo establecido en el calendario del concurso público, los oferentes podrán formular preguntas y solicitar aclaraciones. Las respuestas a las preguntas y aclaraciones en ningún caso pueden modificar el objeto del proceso ni reformarlo en sus aspectos sustanciales.

La Comisión Técnica podrá realizar aclaraciones o precisiones de oficio, en caso que considerare indispensable hacerlo. Las respuestas a las preguntas y aclaraciones constarán en un acta, y las mismas serán notificadas a todos los oferentes

Art 46.- Cancelación del Procedimiento.- Hasta setenta y dos horas antes de concluida la fecha para presentación de las ofertas técnicas, la Comisión Técnica, en caso de haberse encontrado errores insalvables en los pliegos aprobados o por no convenir a los intereses institucionales seguir adelante con el proceso, o por causas debidamente justificadas, emitirá un informe a la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad, recomendando la cancelación del concurso público. La máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad de encontrarse de acuerdo con el informe de la Comisión Técnica, dentro de las cuarenta y ocho horas previas a la fecha máxima para presentación de las ofertas técnicas podrá cancelar el mismo, sin que se genere derechos de indemnización de ningún tipo a los oferentes o potenciales oferentes.

Art. 47.- Presentación de las Oferta.- Dentro del plazo señalado en el calendario del proceso, los oferentes presentarán sus ofertas en sobre cerrado el cual contendrá los documentos habilitantes generales, la propuesta técnica y la propuesta económica por separado, de igual manera en sobres cerrados.

Por ningún concepto se aceptarán ofertas luego de vencida la fecha y hora máxima de presentación de ofertas establecida en los pliegos.

Una hora después de la fecha y hora máxima de presentación de ofertas técnicas, se procederá a la apertura de los sobres presentados, en acto público donde estarán presentes los delegados de los oferentes y se procederá a entregar el sobre que contenga la documentación sobre requisitos mínimos para revisión de la Comisión Técnica.

Los sobres que contengan las propuestas técnica y económica serán entregados para custodia de la Secretaría de la Comisión, para que, en la etapa de evaluación correspondiente, convoque a los oferentes que continúen en el proceso para la apertura de los sobres en acto público; y, las ofertas que no hayan pasado a dichas fases, serán devueltas a los participantes en sobre cerrado.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Art. 48.- Etapa de verificación de requisitos mínimos.- La Comisión Técnica verificará que los participantes y sus ofertas cumplan los requisitos mínimos solicitados en los pliegos para proseguir en el proceso. Esta evaluación se realizará mediante la modalidad “cumple – no cumple”.

Art. 49.- Etapa de convalidación de errores.- Los oferentes cuyas ofertas tuvieran errores de forma, que puedan ser convalidados, serán notificados por la Secretaria de la Comisión Técnica que les otorgará un término prudencial para que procedan a realizar dicha convalidación.

En la notificación se señalará con precisión el error en que han incurrido, y se determinará las acciones a tomarse para convalidar los errores encontrados.

Los oferentes notificados que no presentaren las convalidaciones solicitadas, o las presenten de manera incompleta, serán descalificados. Los oferentes que presenten las convalidaciones completas serán habilitados para la evaluación de la oferta técnica, previo informe de la Comisión Técnica.

Art. 50.- Evaluación de Ofertas Técnicas.- Las ofertas técnicas recibidas serán evaluadas por la Comisión Técnica dentro del plazo señalado en el calendario del proceso. La Comisión Técnica podrá contar con subcomisiones de apoyo para efectos de la revisión de los distintos aspectos de las ofertas.

Los oferentes que reunieran todos los requisitos exigidos en los pliegos, serán inmediatamente habilitados para la evaluación de su propuesta económica.

Art. 51.- Evaluación de Ofertas Económicas.- Para la evaluación de las ofertas económicas se tomarán en consideración el valor de la tasa del servicio y el porcentaje de participación en dicha tasa por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Los aspectos que deberán tomar en consideración los oferentes para la estructura del valor de la tasa, serán establecidos en los pliegos.

Art. 52.- Informe Final de la Comisión Técnica.- Concluida la etapa de evaluación de la oferta económica, la Comisión Técnica presentará un informe final a la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad, en el cual consten los resultados y calificaciones de los oferentes participantes; y, en caso de convenir a los intereses institucionales, la Comisión recomendará la adjudicación al oferente que hubiere obtenido la máxima calificación, o en su defecto y por causas debidamente motivadas, recomendará la declaratoria de desierto del concurso.

Art. 53.- Adjudicación.- La máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad con base al informe final presentado por la Comisión Técnica, realizará la adjudicación al oferente mejor puntuado o declarará desierto el concurso.

Art. 54.- Impugnaciones.- Toda decisión de la Comisión Técnica o de los órganos responsables que resuelvan aspectos fundamentales del concurso público, podrá ser impugnada ante la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad dentro del término de

ORDENANZA METROPOLITANA No.

tres días hábiles de notificada, quien la resolverá dentro del término de quince días hábiles de recibida la impugnación.

La impugnación deberá contener todos los datos generales de ley, principalmente la identificación del oferente impugnante, expresar los fundamentos de hecho y de derecho y expresar la pretensión concreta que se persigue.

De la resolución que resuelve la impugnación cabe un recurso de alzada ante el Alcalde de Distrito Metropolitano de Quito o su delegado, para efectos de esta impugnación. En ningún caso la impugnación suspende la continuidad del concurso público.

Art. 55.- Suscripción del Contrato.- Dentro del término de quince días hábiles de notificada la Resolución de Adjudicación, el adjudicatario suscribirá el Contrato que se incluye como modelo de contrato en las bases del concurso público, previa presentación de todos los documentos habilitantes que se exijan en las bases y de manera especial la garantía de fiel cumplimiento de contrato.

En caso que resultare adjudicado una persona jurídica cuyos socios o accionistas cumplan los requisitos exigidos en los pliegos, una asociación en cuentas de participación, una sociedad de hecho, un compromiso de asociación o consorcio, los oferentes comprometidos a asociarse o consorciarse, tendrán un término adicional de quince días hábiles para constituir el consorcio o asociación, observando los requisitos establecidos en los pliegos en cuanto a la solvencia económica, patrimonio mínimo, monto de inversión y tiempo de duración.

Si el oferente, uno de sus socios o uno de los miembros del consorcio o compromiso de consorcio fuere una persona jurídica extranjera, para la suscripción del Contrato, designará un apoderado en el país, con todas las facultades para cumplir con las obligaciones derivadas del mismo, incluyendo procuración judicial o requerimientos realizados por la Autoridad Delegante.

Una vez suscrito el Contrato, la persona jurídica extranjera tendrá un plazo de ciento veinte días para domiciliarse en el país, y en caso de incumplimiento de esta obligación, será sujeto de las sanciones que se prevean en las bases del concurso público y en el contrato.

Art. 56.- Contenido del Contrato.- El modelo de contrato que conste en los Pliegos y que finalmente se suscriba con el delegatario, deberá contener de manera principal: el objeto del contrato; la determinación de las competencias de la Autoridad Delegante; las facultades conferidas al Delegatario; definiciones; régimen de la delegación; régimen de administración, control y sanciones, esquema de pago al concesionario por la prestación del servicio; y, garantías que debe presentar el Delegatario.

Art. 57.- Dirimencia sobre asuntos técnicos en la prestación del servicio.- En caso de existir contradicciones en la ejecución de los procesos técnicos de revisión técnica vehicular, será la Agencia Metropolitana de Tránsito la que decida la manera de proceder.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

TÍTULO CUARTO CONTROL, EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN

Art. 58.- Control, Evaluación y Fiscalización.- La Agencia Metropolitana de Tránsito tiene la atribución de controlar, evaluar y fiscalizar el cumplimiento del contrato de delegación y la prestación del servicio público por parte del delegatario.

El contrato establecerá las condiciones bajo las cuales se realizará este proceso de control, evaluación y fiscalización.

TITULO QUINTO TASAS POR SERVICIOS

Art. 59.- Tasa por la prestación del servicio público.- Para el cálculo de las tasas por la prestación del servicio de revisión técnica vehicular, se deberá partir de las tasas que se encuentran vigentes en el Distrito Metropolitano de Quito, a la fecha de firma del contrato de concesión.

Art. 60.- Vigencia del Pliego Tarifario.- Las tasas emitidas tendrán una vigencia anual.

Las tasas serán ajustadas por la Agencia Metropolitana de Tránsito en la primera quincena de enero de cada año, en proporción directa a la variación del Índice de Precios del Consumidor (IPC) definido por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) al 31 de diciembre del año inmediato anterior. En todo caso, si la variación del IPC fuera negativa, se mantendrán las tasas del año inmediatamente anterior.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Continuidad de la prestación del servicio público de RTV.- Con la finalidad de garantizar la continuidad de la prestación de los servicios de Revisión Técnica Vehicular y matriculación dentro del Distrito Metropolitano de Quito, la autoridad Rectora de Movilidad podrá extender dicho servicio con los actuales operadores de los Centros de Revisión Técnica Vehicular hasta el otorgamiento del nuevo contrato de delegación.

SEGUNDA.- Traspaso de instalaciones existentes.- En el contrato se establecerá el procedimiento y plazos para el traspaso de las instalaciones en las que actualmente funcionan los Centros de Revisión Técnica Vehicular al nuevo delegatario.

TERCERA.- Custodia del archivo.- La Agencia Metropolitana de Tránsito custodiará el archivo tanto físico como digital de los documentos de propiedad de los vehículos registrados en la ciudad de Quito, para lo cual implementará todas las medidas necesarias para el efecto.

CUARTA.- Instructivo sobre Defectos.- La Agencia Metropolitana de Tránsito o la autoridad administrativa competente emitirá cada año el Instructivo Técnico de Revisión

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Vehicular que contenga la clasificación y calificación de los tipos de defectos, así como los umbrales o límites de aprobación y no aprobación.

QUINTA.- Normativa supletoria.- En todo lo no previsto en la presente ordenanza, se estará a lo dispuesto en la normativa nacional, principalmente, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de Aplicación, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, Reglamento de Delegación de Servicios Públicos de Transporte y Resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Transito sobre la materia;

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA.- Deróguese las disposiciones contenidas en Ordenanzas, Resoluciones o demás normas que se contrapongan a las establecidas en la presente Ordenanza.

La presente Ordenanza se publicará en la Gaceta Oficial Municipal y en el Registro Oficial.

DISPOSICIÓN FINAL

Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y página web institucional.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el xx de agosto de 2018.

Abg. Diego Cevallos Salgado

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates,

_____.- Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ORDENANZA METROPOLITANA No.

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de
Quito,

EJECÚTESE:

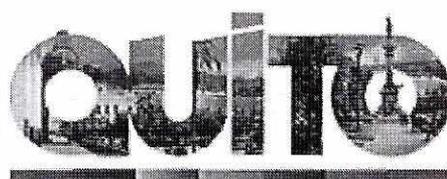
Dr. Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el
.- Distrito Metropolitano de Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
DSC

SECRETARÍA CONCEJAL EDDY SÁNCHEZ CUENCA CONCEJAL	RECIBIDO: <i>Ponny Aguas</i>
	FECHA: <i>22/11/2018</i>
	HORA: <i>11:18</i>
	FIRMA: <i>[Signature]</i>

[Handwritten signatures and notes]



PROCURADURÍA METROPOLITANA

Expediente PRO No. 2018-03785
Ticket GDOC: 2018-148427 ✓

QUITO ALCALDÍA SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO RECEPCIÓN

Fecha: *21 NOV 2018* Hora: *9:50*

Nº. HOJAS *-4ah-*

Recibido por: *[Signature]*

DM Quito, 09 NOV 2018

Abg. Diego Cevallos Salgado
Secretario General del Concejo
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Presente.-

De mi consideración:

En atención al oficio No. SGP-3531 de 31 de octubre de 2018, cúpleme manifestar:

I. Competencia:

De conformidad con la Resolución A 004 de 12 de febrero de 2015, el nombramiento efectuado por el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito mediante acción de personal No. 56-171 de 27 de julio de 2018, y la Acción de Personal No. 0000061540 de fecha 30 de octubre de 2018, quien suscribe es competente, en calidad de Procurador Metropolitano (S), para emitir el siguiente escrito.

II. Consulta:

Mediante Oficio No. SGP-3531 de 31 de octubre de 2018, recibido en esta Procuraduría Metropolitana el 5 de noviembre de 2018, se solicita lo siguiente:

“La Comisión de Movilidad [...] luego de conocer el proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de revisión vehicular del DMQ y que autoriza su delegación al sector privado; y, como alcance al oficio No. SGC-3459 de 25 de octubre de 2018, resolvió: remitir a usted el texto actualizado del proyecto de ordenanza en mención con el fin de que se sirva emitir su informe y criterio legal [...]”

III. Base Legal:

• **Constitución de la República del Ecuador**

“Art. 226.- Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”

• **Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD**

“Art. 7.- Facultad normativa.- Para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que

de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos regionales y provinciales, concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general, a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial. El ejercicio de esta facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias de cada nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley...

“Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley; (...)

f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal; (...)

“Art. 84.- Funciones.- Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: (...)

q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio; (...)

“Art. 86.- El concejo metropolitano es el órgano de legislación y fiscalización del gobierno autónomo descentralizado del distrito metropolitano (...)”.

“Art. 87.- Al concejo metropolitano le corresponde:

a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; [...]

“Art. 283.- Delegación a la economía social y solidaria y a la iniciativa privada.- La delegación a la economía social y solidaria se realizará para promover la naturaleza social y solidaria del sistema económico nacional. Se requerirá que se justifique que la organización o el emprendimiento económico corresponde a este sector de la economía y que se establezcan con claridad los mecanismos de solidaridad o redistribución correspondientes.

Sólo de manera excepcional los gobiernos autónomos descentralizados regionales, provinciales, metropolitanos y municipales, podrán delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada. Esta delegación se realizará mediante acto normativo del órgano competente cuando el gobierno autónomo descentralizado respectivo no se encuentre en capacidad técnica y económica de gestionar directamente un servicio público o en caso de calamidad pública o desastre natural.

La falta de capacidad técnica o económica para la gestión directa de un servicio público será debidamente justificada por la autoridad ejecutiva, ante el respectivo órgano legislativo local y la ciudadanía, en las condiciones establecidas en la Constitución, la Ley y de acuerdo con las regulaciones del órgano competente de la administración pública o Gobierno Central que tenga atribución legal en materia de competencias. La selección correspondiente deberá realizarse mediante concurso público con excepción de la delegación de las competencias de riego, agua potable y alcantarillado a organizaciones comunitarias.” *Ad*

“Art.322.- Decisiones legislativas.- Los consejos regionales y provinciales y los concejos metropolitanos y municipales aprobarán ordenanzas regionales, provinciales, metropolitanas y municipales, respectivamente, con el voto conforme de la mayoría de sus miembros.

Los proyectos de ordenanzas, según corresponda a cada nivel de gobierno, deberán referirse a una sola materia y serán presentados con la exposición de motivos, el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que se deroguen o reformen con la nueva ordenanza. Los proyectos que no reúnan estos requisitos no serán tramitados.

El proyecto de ordenanza será sometido a dos debates para su aprobación, realizados en días distintos.

Una vez aprobada la norma, por secretaría se la remitirá al ejecutivo del gobierno autónomo descentralizado correspondiente para que en el plazo de ocho días la sancione o la observe en los casos en que se haya violentado el trámite legal o que dicha normativa no esté acorde con la Constitución o las leyes.

El legislativo podrá allanarse a las observaciones o insistir en el texto aprobado. En el caso de insistencia, se requerirá el voto favorable de las dos terceras partes de sus integrantes para su aprobación. Si dentro del plazo de ocho días no se observa o se manda a ejecutar la ordenanza, se considerará sancionada por el ministerio de la ley.”

- **Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

“Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias: (...)

j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;”

- **Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

“Art. 307.- La revisión técnica vehicular es el procedimiento con el cual, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los gobiernos autónomos descentralizados, según el ámbito de sus competencias, verifican las condiciones técnico mecánico, de seguridad, ambiental, de confort de los vehículos, por sí mismos a través de los centros autorizados para el efecto.

Los aspectos que comprenden la revisión técnica vehicular, serán regulados por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, observando lo dispuesto en este Reglamento General.”

“Art. 317.- Los propietarios de los centros de revisión vehicular conferirán bajo su responsabilidad el certificado respectivo. En caso de falsedad serán sancionados de conformidad con la Ley y 

responderán por los daños y perjuicios que ocasionaren. Para ello la autoridad ejercerá su función de fiscalización y control, que garantizará la correcta operación de los centros.”

IV. Pronunciamiento:

Una vez realizado el análisis correspondiente al proyecto de ordenanza materia del presente informe, y de la base legal anteriormente citada, se desprende que toda vez que la Secretaría General del Concejo Metropolitano ha dado a conocer que el proyecto en cuestión cumple con los requisitos contemplados en el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, ésta Procuraduría Metropolitana emite criterio favorable para que el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus competencias, de considerarlo pertinente, proceda a analizar y resolver respecto a la aprobación del proyecto de Ordenanza Metropolitana en referencia.

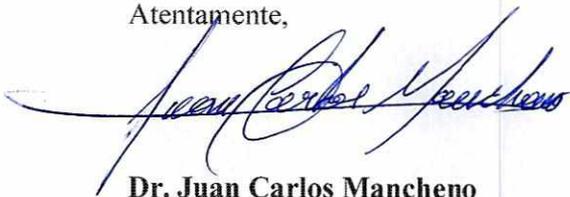
La oportunidad, mérito y conveniencia sobre las decisiones que se tomen en este caso son de competencia de las autoridades responsables del Municipio Metropolitano de Quito.

El pronunciamiento de éste Despacho no se refiere a los aspectos técnicos o financieros, los cuales en razón de la competencia, son de exclusiva responsabilidad de los organismos técnicos o dependencias que los generen.

Las solicitudes o requerimientos que se hagan a esta Procuraduría Metropolitana no suspenden los plazos de cumplimiento de las obligaciones a cargo de las entidades, autoridades y funcionarios municipales.

Con sentimientos de distinguida consideración y estima.

Atentamente,



Dr. Juan Carlos Mancheno
Procurador Metropolitano (S)

* Adjunto expediente. (17 Fojos)

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaboración:	Paúl Haro	PRO	09-11-2018	

C.c: Lcdo. Eddy Sánchez, Presidente Comisión de Movilidad
 Arq. Marcelo Narváez Padilla, Secretario de Movilidad (S)
 Archivo Procuraduría Metropolitana

Quito DM, 12 NOV 2018
Oficio No. SM- 2238 -2018

3785-18

Doctor
Gianni Frixone
PROCURADOR MUNICIPAL
Presente.-

Asunto: Informes Revisión Técnica Vehicular
Expediente No.3785-18

De mi consideración:

Conforme a la solicitud verbal realizada por el Dr. Paul Haro de Procuraduría Municipal, el día miércoles 07 de noviembre de 2018, me permito remitir a Usted los siguientes informes:

1. Oficio No. 1117-AMT-2018, Información financiera de los CRTV
2. Oficio No. AMT-2018-0916, Informe Técnico

Informes que justifican la exposición de motivos del proyecto de Ordenanza para así dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 13 literal c) de la Resolución No. C-074 de 8 de marzo de 2016.

Atentamente,

Arq. Marcelo Narváez Padilla
Secretario de Movilidad (S)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

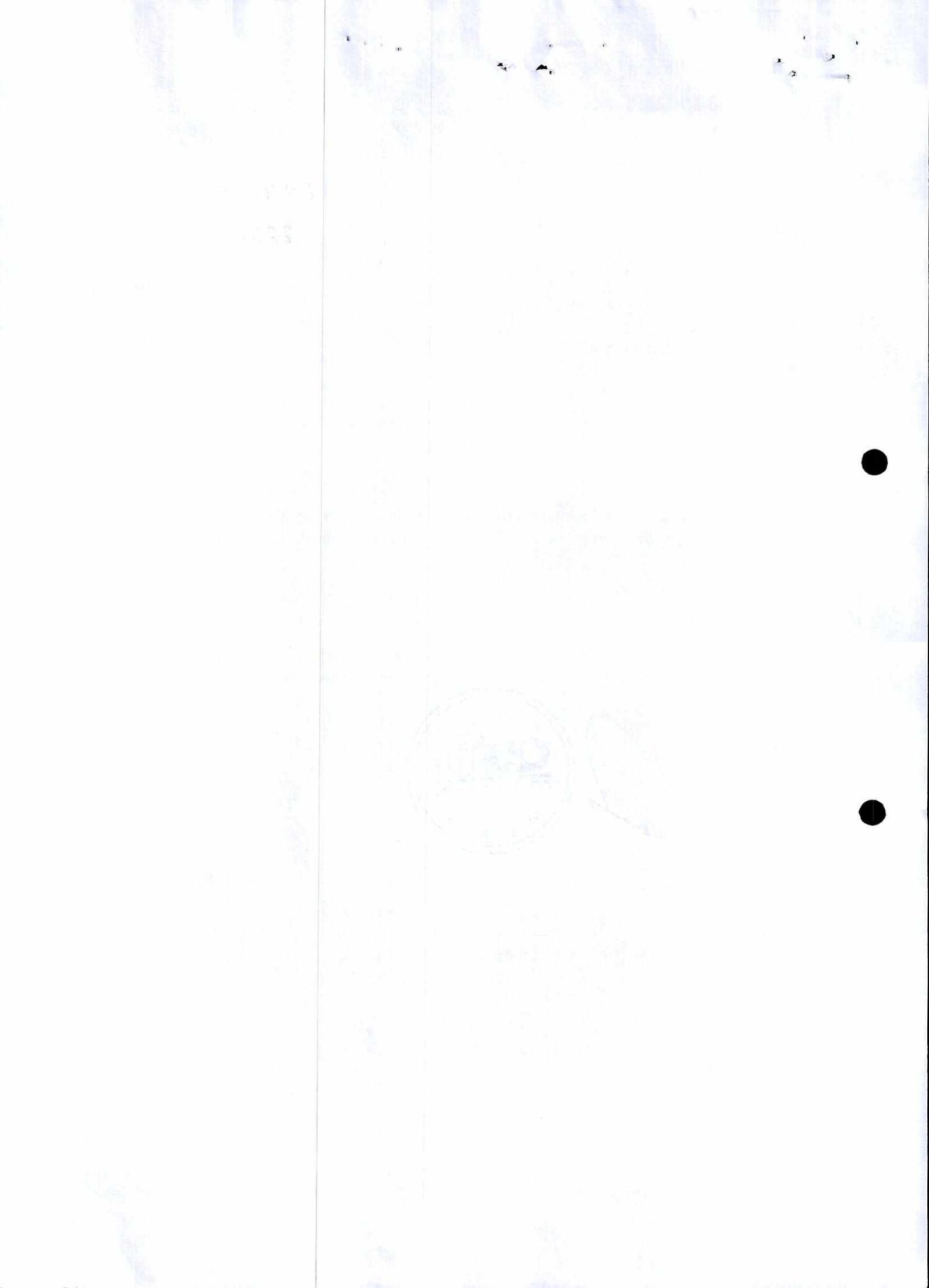


1 Ejemplar: Dr. Gianni Frixone, PROCURADOR MUNICIPAL

CC. CONOCIMIENTO

2 Ejemplar: Lic. Eddy Sánchez, PRESIDENTE COMISIÓN DE MOVILIDAD
3 Ejemplar: SECRETARÍA DE MOVILIDAD
4 Ejemplar: Abg. Diego Cevallos, SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO
Digital: Archivo Digital Numérico

Acción	Responsable	Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	M. Sevilla	Asesoría Jurídica	2018/11/07	
Revisado por:	A. Vintimilla	Asesoría Jurídica	2018/11/07	



Oficio No. 1117 - AMT-2018
Quito, 30 de octubre del 2018

Ingeniero
Alfredo León
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Presente

Asunto: Información financiera de los CRTV solicitada por la Secretaría de Movilidad.

De mi consideración:

Antecedentes:

- La Agencia Metropolitana de Tránsito en enero del 2017, contrató al Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, para ejecutar la: "CONSULTORÍA A FIN DE DESARROLLAR LOS ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES." Uno de los productos de la referida consultoría fue la estructura de costos, la misma que según se verificó, consta en el segundo Tomo del primer producto contractual desde la página 27 hasta la página 41.
- Con oficio N° 325-AMT-2017 de fecha 23 de agosto del 2017, el entonces Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, remitió al entonces Secretario de Movilidad, los resultados de la CONSULTORÍA A FIN DE DESARROLLAR LOS ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES; para su consideración en el Concejo Metropolitano de Quito.

Consideraciones

Durante la reunión de trabajo realizada en las oficinas de la Secretaría de Movilidad, el 30 de octubre del 2018 a las 10h00, se puntualizó la necesidad de determinar la "Corrida Financiera" de la operación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular. Como parte de la reunión se manifestó que la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone de datos sobre los costos de operación de los seis Centros de Revisión Técnica Vehicular, toda vez que son empresas privadas (DANTON/ITLS) las responsables de la operación y por consecuencia los gastos que esto implica corren por cuenta de las operadoras sin que sea este motivo de fiscalización por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Por lo expuesto en base a lo señalado en la reunión de trabajo del 30 de octubre del 2018, a continuación se transcribe el "Cuadro Resumen de la Evaluación Financiera",

[Handwritten signature]

mismo que fue presentado por el Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, como parte de los resultados de la Consultoría "CONSULTORÍA A FIN DE DESARROLLAR LOS ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES" efectuada en marzo del 2017. La información referida se encuentra en las páginas desde la 39 hasta la 41 del Tomo II del primer producto contractual, mismo que fue entregado a la Secretaría de Movilidad con oficio N° 325-AMT-2017, de fecha 23 de agosto del 2017, para su referencia:

Tabla 14: CUADROS RESUMEN DE LA EVALUACIÓN FINANCIERA

EVALUACION	
PROYECTO TOTAL (OPERADOR)	100%
Inversión	-13.422.699
Flujo neto generado	38.051.366
Interés (Préstamos)	710.032
Valor residual	0
Flujo neto	25.338.699
Tasa de descuento	12%
VAN (\$)	5.862.861
TIR	19,76%

GASTOS	
Ventas	119.237.894
Gastos operativos	32.723.551
Estación Quito	4.848.047
Central:	0
Socios Tecnológico	0
Gestor de recaudo	0
Exonerados (Carros Nuevos)	0
Amortización de Gastos Preoperativos	1.287.500
Certificación y Auditoría ISO 9000	97.390
Totales	38.956.488
Utilidad operacional	80.281.406

* Fuente: CONSULTORÍA A FIN DE DESARROLLAR LOS ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES

GASTOS	
Gastos no operativos	29.716.319
Fideicomiso	144.073
Interés (Préstamos)	710.032
Impuestos Varios	109.518
15% Trabajadores	11.897.667
25% Impuesto a la renta	16.855.029
Totales	59.432.639
Total Gastos	98.389.127

INGRESOS	
Total Bruto:	119.237.894
1era. Revisión	117.776.971
2da. Revisión	0
3era. Revisión	1.329.493
4ta. Revisión	131.430

PÉRDIDAS Y GANANCIAS	
Ventas	119.237.894
Gastos operativos	
Estación Quito	32.723.551
Central:	4.848.047
Socios Tecnológico	0
Gestor de recaudo	0
Exonerados (Carros Nuevos)	0
Amortización de Gastos Preoperativos	1.287.500
Certificación y Auditoría ISO 9000	97.390
Totales	38.956.488
Utilidad operacional	80.281.406
Gastos no operativos	29.716.319
Fideicomiso	144.073
Interés (Préstamos)	710.032
Impuestos Varios	109.518
15% Trabajadores	11.897.667
25% Impuesto a la renta	16.855.029
Totales	59.432.639
Utilidad neta	50.565.087
(+) Valores efecto Contable	9.896.027
Depreciación	1.287.500

* Fuente: CONSULTORÍA A FIN DE DESARROLLAR LOS ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES

27

PÉRDIDAS Y GANANCIAS	
Amortización Gastos Pre-operativo	11.183.527
(-) Valores efecto Contable	0

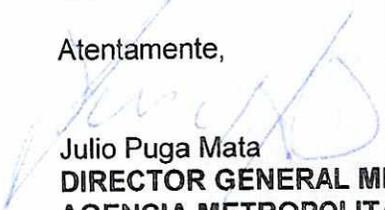
INGRESOS PROYECTADOS GAD	
Año 1	2.604.610
Año 2	2.907.524
Año 3	3.227.999
Año 4	3.579.747
Año 5	3.969.975
Año 6	4.403.232
Año 7	4.884.321
Año 8	5.418.568
Año 9	6.011.888
Año 10	6.670.860
Total	43.678.723

* Fuente: CONSULTORÍA A FIN DE DESARROLLAR LOS ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES

De acuerdo a lo entregado por el Consultor, se efectuó un análisis o proyección para 10 AÑOS, por lo que corresponde individualizar dicha información a cada año.

Cabe enfatizar que sobre lo solicitado por la Secretaría de Movilidad, la única información disponible por la Agencia Metropolitana de Tránsito es la que se entregó como parte de la Consultoría desarrollada en el año 2017, misma que oportunamente fue remitida a la Secretaría de Movilidad de manera oficial.

Atentamente,


Julio Puga Mata
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO DE TRÁNSITO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO

Adjunto: Impresión de las páginas desde la 27 hasta la 41 del Tomo II del primer producto de la CONSULTORÍA A FIN DE DESARROLLAR LOS ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaborado por:	Edgar Muñoz	AMT-DRAV	2018/10/30	
Revisado por:	Pedro Abril	AMT-DRAV	2018/10/30	

Ejemplar 1:
Ejemplar 2:

Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad
 Archivo Dirección General de la Agencia Metropolitana de Tránsito

11.4.4. Componentes del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular

Los componentes y actores del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular son los siguientes:

- I. Los Centros de Revisión Vehicular locales a nivel nacional
- II. Centros de Datos a nivel nacional
- III. Sistemas de Evaluación

La correcta operación e interacción de los componentes principales es lo que hará posible el desempeño del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular.

La conectividad para lograr la interacción entre todas las partes y componentes del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular será de responsabilidad del Operador de RTV, quién deberá implementarla y costearla mientras dure el contrato.

12. ESTRUCTURA DE COSTOS

12.1. Costos de inversión

Sobre la base de la información anteriormente detallada, se han estimado los siguientes costos de inversión:

Tabla 10: ESTIMACIÓN DE COSTOS DE INVERSION INICIALES.

	Unidad	Cantidad	Valor unitario (US\$)	Valor total (US\$)	%
Estaciones del DMQ (7)					
Maquinaria liviana 4X4	Líneas	16	163.800	2.620.800	22,65
Maquinaria universal	Líneas	4	239.400	957.600	8,28
Maquinaria motos	Líneas	0	56.700	0	0,00
Maquinaria común + instalaciones	Estación	1	1	50.400	50,400
UPS + Generador	Unidad	1	15.000	15.000	0,13

Computadoras de máquinas	Unidad	60	945	56.700	0,49
Computadoras de administración	Unidad	3	3	1.100	3.300
Servidor central	Unidad	1	2.500	2.500	0,02
Software	Unidad	1	15.000	15.000	0,13
Adquisición de inmuebles existentes				7.311.392 ⁵	63,19
			Subtotal	11.032.692	65,2
Central:					
Instalaciones + Adecuaciones	Unidad	1	20.500	20.500	0,18
Equipamiento de oficinas	Unidad	10	700	7.000	0,06
Laptops Directores	Unidad	6	1.500	9.000	0,08
PC's	Unidad	10	1.000	10.000	0,09
Impresoras	Unidad	6	350	2.100	0,02
Servidor central	Unidad	2	5.000	10.000	0,09
Software de base	Unidad	1	1.500	1.500	0,01
Parametrización SW por Proyecto	Unidad	1	40.000	40.000	0,35
Software para la central	Unidad	1	95.000	95.000	0,82
Software control de inventario	Unidad	1	6.000	6.000	0,05
Vehículos	Unidad	4	20.000	80.000	0,69
Otros	Unidad	0	0	0	0,00
			Subtotal	281.100	2,43
Gastos pre-operativos:					
Capacitación general	Unidad	0,5	25.000	12.500	0,11
Viajes	Unidad	1,0	3.000	3.000	0,03
Permisos	Unidad	1,0	15.000	15.000	0,13
Estudios	Unidad	0,5	15.000	7.500	0,06
Varios	Unidad	0,5	15.000	7.500	0,06
Publicidad	Unidad	1,0	200.000	200.000	1,73
Sueldo (Gerente General)	Mes	0,0	5.500	0	0,00
Sueldo (Asistente Gerente General)	Mes	0,0	700	0	0,00
Sueldo (Gerente de Sistemas)	Mes	0,0	2.000	0	0,00
Sueldo (Gerente de Operaciones)	Mes	0,0	2.000	0	0,00
Sueldo (Contador)	Mes	0,0	1.000	0	0,00
Sueldo (Fiscalizador de obras civiles)	Mes	6,0	2.000	12.000	0,54
Alquiler de oficina	Mes	0,0	1.000	0	0,00
Agua, Luz y Teléfono	Mes	0,0	1.000	0	0,00

⁵ Para propósitos de valoración del proyecto, se ha empleado como valor de referencia el determinado en el estudio de tasación de los inmuebles y que forma parte del presente trabajo. Se ha empleado el valor denominado como "valor justo" por considerarlo el más ajustado a la realidad actual; sin embargo, la diferencia entre los valores mínimo y máximo de la tasación es inferior al 6%, por lo que no se considera una variación de afectación significativa al modelo. De igual manera, este valor es superior al de adquisición y construcción de una o dos plantas nuevas en locaciones alternas a los centros de RTV actualmente ubicados en zonas residenciales consolidadas, por lo que en caso de que se requiera su reubicación, se estima que no existirán afectaciones de costos relevantes, especialmente si se lograra ubicarlos en terrenos pertenecientes al Municipio, lo que constituiría un escenario ideal.



Suministros	Mes	0,0	1.000	0	0,00
Otros	Unidad	0,0	0	0	0,00
			Subtotal	257.500	2,23
				0	0,00
Total Sin Capital de Trabajo				11.571.292	100
Capital de trabajo:					
Total				0	
			Subtotal	0	
Total Con Capital de trabajo				11.571.292	100,00
Capital de trabajo, desembolso e IVA				13.422.699	
Total Con Capital de trabajo, desembolso e IVA				13.422.699	
Terrenos				0	

12.2. Costos de operación y mantenimiento

Del mismo modo, sobre la base del numérico de personal estimado para la operación, se han calculado los siguientes costos de operación y mantenimiento:



Tabla 11: ESTIMACIÓN DE COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS PLANTAS.

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Total Estaciones DMQ (7)										
Conductores										
Líneas	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00
Conductores por línea	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Total conductores	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
Sueldo mensual	861	895	931	969	1,007	1,048	1,089	1,133	1,178	1,225
Total mensual	41.328	42.981	44.700	46.488	48.348	50.282	52.293	54.385	56.560	58.823
Total anual	495.936	515.773	536.404	557.861	580.175	603.382	627.517	652.618	678.723	705.872
Inspectores										
Líneas	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00	24,00
Revisores por línea	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Total revisores	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Sueldo mensual	969	1,007	1,048	1,090	1,133	1,178	1,226	1,275	1,326	1,379
Total mensual	58.118	60.442	62.860	65.374	67.989	70.709	73.537	76.479	79.538	82.719
Total anual	697.410	725.306	754.319	784.491	815.871	848.506	882.446	917.744	954.454	992.632
Supervisor										
Cantidad necesaria	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Sueldo mensual	1.400	1.456	1.514	1.575	1.638	1.703	1.771	1.842	1.916	1.993
Total anual	117.600	122.304	127.196	132.284	137.575	143.078	148.802	154.754	160.944	167.381
Jefe de estación										



MARZO 2017

Cantidad necesaria	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Sueldo mensual	1.500	1.560	1.622	1.687	1.755	1.825	1.898	1.974	2.053	2.135	2.219	2.305	2.392	2.480
Total anual	126.000	131.040	136.282	141.733	147.402	153.298	159.430	165.807	172.440	179.337	186.486	193.399	200.172	206.905
Administrativos														
Cantidad necesaria	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
Sueldo mensual	615	640	665	692	719	748	778	809	842	875	909	943	978	1.013
Total anual	154.980	161.179	167.626	174.331	181.305	188.557	196.099	203.943	212.101	220.585	229.185	237.999	246.921	255.951
Conserje														
Cantidad necesaria	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Sueldo mensual	350	364	379	394	409	426	443	461	479	498	517	536	555	574
Total anual	29.400	30.576	31.799	33.071	34.394	35.770	37.200	38.688	40.236	41.845	43.444	45.093	46.792	48.541
Seguridad														
Cantidad necesaria	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Sueldo mensual	850	884	919	956	994	1.034	1.076	1.119	1.163	1.210	1.258	1.307	1.357	1.408
Total anual	102.000	106.080	110.323	114.736	119.326	124.099	129.063	134.225	139.594	145.178	150.867	156.671	162.591	168.626
Uniformes														
Unidades	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Costo unitario	130	135	141	146	152	158	164	171	178	185	192	199	206	213
Total anual	20.800	21.632	22.497	23.397	24.333	25.306	26.319	27.371	28.466	29.605	30.788	32.016	33.289	34.607
Alimentación														
Unidades	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Costo unitario	1	1,30	1,35	1,41	1,46	1,52	1,58	1,64	1,71	1,78	1,85	1,92	1,99	2,06
Días al año	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270
Total anual	54.000	56.160	58.406	60.743	63.172	65.699	68.327	71.060	73.903	76.859	79.937	83.140	86.469	89.924

**ESTUDIO REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR
 DEL DMQ**



Calibración de máquinas

Líneas	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Costo por línea	3.200	3.328	3.461	3.600	3.744	3.893	4.049	4.211	4.379	4.555	4.739
Total anual	76.800	79.872	83.067	86.390	89.845	93.439	97.177	101.064	105.106	109.310	113.555

Gastos generales

Comunicaciones	5.000	5.200	5.408	5.624	5.849	6.083	6.327	6.580	6.843	7.117	7.400
Suministros	11.000	11.440	11.898	12.374	12.868	13.383	13.919	14.475	15.054	15.656	16.283
Telefonía	2.500	2.600	2.704	2.812	2.925	3.042	3.163	3.290	3.421	3.558	3.700
Insumos	6.500	6.760	7.030	7.312	7.604	7.908	8.225	8.554	8.896	9.252	9.620
Otros	700	728	757	787	819	852	886	921	958	996	1.034
Varios	700	728	757	787	819	852	886	921	958	996	1.034
Alquiler de Suelo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	26.400	27.456	28.554	29.696	30.884	32.120	33.404	34.741	36.130	37.575	39.066

Total Estaciones DMQ (7)

	1.901.326	1.977.379	2.056.474	2.138.733	2.224.282	2.313.254	2.405.784	2.502.015	2.602.096	2.706.180	2.814.311
--	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Monto (Base IVA)

	226.000	235.040	244.442	254.219	264.388	274.964	285.962	297.401	309.297	321.668	334.511
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Central:

Gerente General

Cantidad necesaria	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sueldo mensual	3.000	3.120	3.245	3.375	3.510	3.650	3.796	3.948	4.106	4.270	4.438
Total anual	36.000	37.440	38.938	40.495	42.115	43.800	45.551	47.374	49.268	51.239	53.256



Asistente de Gerente General

Cantidad necesaria	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sueldo mensual	1.500	1.560	1.622	1.687	1.755	1.825	1.898	1.974	2.053	2.135	2.219	2.306
Total anual	18.000	18.720	19.469	20.248	21.057	21.900	22.776	23.687	24.634	25.620	26.641	27.699

Gerente Financiero

Cantidad necesaria	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sueldo mensual	2.500	2.600	2.704	2.812	2.925	3.042	3.163	3.290	3.421	3.558	3.701	3.852
Total anual	30.000	31.200	32.448	33.746	35.096	36.500	37.960	39.478	41.057	42.699	44.411	46.199

Contabilidad

Cantidad necesaria	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sueldo mensual	1.500	1.560	1.622	1.687	1.755	1.825	1.898	1.974	2.053	2.135	2.219	2.306
Total anual	18.000	18.720	19.469	20.248	21.057	21.900	22.776	23.687	24.634	25.620	26.641	27.699

Contabilidad (Asistente)

Cantidad necesaria	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Sueldo mensual	950	988	1.028	1.069	1.111	1.156	1.202	1.250	1.300	1.352	1.407	1.465
Total anual	34.200	35.568	36.991	38.470	40.009	41.610	43.274	45.005	46.805	48.677	50.611	52.619

Gerente de Técnico

Cantidad necesaria	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sueldo mensual	2.500	2.600	2.704	2.812	2.925	3.042	3.163	3.290	3.421	3.558	3.701	3.852
Total anual	30.000	31.200	32.448	33.746	35.096	36.500	37.960	39.478	41.057	42.699	44.411	46.199

Gerente de Sistemas

Cantidad necesaria	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sueldo mensual	2.500	2.600	2.704	2.812	2.925	3.042	3.163	3.290	3.421	3.558	3.701	3.852
Total anual	30.000	31.200	32.448	33.746	35.096	36.500	37.960	39.478	41.057	42.699	44.411	46.199

**ESTUDIO REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR
 DEL DMQ**



Técnicos de Sistemas

Cantidad necesaria	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sueldo mensual	1.500	1.560	1.622	1.687	1.755	1.825	1.898	1.974	2.053	2.135	2.215	2.300
Total anual	18.000	18.720	19.469	20.248	21.057	21.900	22.776	23.687	24.634	25.620	26.620	27.620

Administrativos

Cantidad necesaria	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Sueldo mensual	680	707	735	765	796	827	860	895	931	968	1.005	1.042
Total anual	32.640	33.946	35.303	36.716	38.184	39.712	41.300	42.952	44.670	46.457	48.260	50.080

Gerente de Mantenimiento

Cantidad necesaria	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sueldo mensual	2.500	2.600	2.704	2.812	2.925	3.042	3.163	3.290	3.421	3.558	3.700	3.842
Total anual	30.000	31.200	32.448	33.746	35.096	36.500	37.960	39.478	41.057	42.699	44.380	46.100

Marketing

Cantidad necesaria	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sueldo mensual	1.500	1.560	1.622	1.687	1.755	1.825	1.898	1.974	2.053	2.135	2.215	2.300
Total anual	18.000	18.720	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Conserje

Cantidad necesaria	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sueldo mensual	350	364	379	394	409	426	443	461	479	498	517	536
Total anual	4.200	4.368	4.543	4.724	4.913	5.110	5.314	5.527	5.748	5.978	6.208	6.438

Seguridad

Cantidad necesaria	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sueldo mensual	850	884	919	956	994	1.034	1.076	1.119	1.163	1.210	1.258	1.306

**ESTUDIO REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR
 DEL DMQ**



MARZO 2017

Total anual	10.200	10.608	11.032	11.474	11.933	12.410	12.906	13.423	13.959	14.518
<u>Gastos generales</u>										
Call Center	1.500	1.560	1.622	1.687	1.755	1.825	1.898	1.974	2.053	2.135
Jurídico	2.500	2.600	2.704	2.812	2.925	3.042	3.163	3.290	3.421	3.558
RR.HH	2.500	2.600	2.704	2.812	2.925	3.042	3.163	3.290	3.421	3.558
Comunicaciones	6.000	6.240	6.490	6.749	7.019	7.300	7.592	7.896	8.211	8.540
Seguros	36.000	37.440	38.938	40.495	42.115	43.800	45.551	47.374	49.268	51.239
Hosting	6.000	6.240	6.490	6.749	7.019	7.300	7.592	7.896	8.211	8.540
Suministros	2.400	2.496	2.596	2.700	2.808	2.920	3.037	3.158	3.285	3.416
Telefonía	3.600	3.744	3.894	4.050	4.211	4.380	4.555	4.737	4.927	5.124
Alquiler de oficina	18.000	18.720	19.469	20.248	21.057	21.900	22.776	23.687	24.634	25.620
Viajes	12.000	12.480	12.979	13.498	14.038	14.600	15.184	15.791	16.423	17.080
Auditoría	15.000	15.600	16.224	16.873	17.548	18.250	18.980	19.739	20.529	21.350
Uniformes	1.000	1.040	1.082	1.125	1.170	1.217	1.265	1.316	1.369	1.423
Otros	2.000	2.080	2.163	2.250	2.340	2.433	2.531	2.632	2.737	2.847
Varios	1.000	1.040	1.082	1.125	1.170	1.217	1.265	1.316	1.369	1.423
Alquiler de Suelo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	109.500	113.880	118.435	123.173	128.100	133.223	138.552	144.095	149.858	155.853
Total Central	418.740	435.490	433.440	450.778	468.809	487.561	507.064	527.347	548.440	570.378
Monto (Base IVA)	119.700	124.488	129.468	134.646	140.032	145.633	151.459	157.517	163.818	170.370

Dentro del modelo financiero de costos, no se han previsto gastos para pago de socio tecnológico, debido a que con la experiencia acumulada en la operación del sistema de RTV en el DMQ, se considera que el operador contará con la experiencia exigida en los pliegos precontractuales en forma directa, sin requerir asociación con otro operador de mayor experiencia internacional. Por otra parte, tampoco se consideran costos del sistema financiero de recaudo, pues los mismos han sido ya directamente deducidos de la tarifa, en función de los valores actualmente autorizados por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

13. MODELO FINANCIERO PARA ALIANZA PÚBLICO PRIVADA

13.1. Supuestos iniciales

Este análisis se basa en los siguientes criterios de partida:

Tabla 12: SUPUESTOS DE CÁLCULO DEL MODELO DE SOSTENIBILIDAD FINANCIERA.

Participación para socio tecnológico sobre tarifa neta	0%
Accionista Financia Inv. Inicial	NO
Valor residual del Proyecto	NO
Considerar el IVA en el Flujo	SI
Crecimiento	7,00%
Captación Demanda	100%
Primera revisión	100%
Segunda revisión	30%
Tercera revisión	10%
Cuarta revisión	5%
Tasa de Interés (Préstamo)	12%
Canon del MDMQ	24%
Canon del MDMQ sobre tarifa neta	36.63%



EGRESOS x mes

<u>Conductor</u>	861,00
<u>Inspector</u>	968,63
<u>Supervisor</u>	1.400,00
<u>Jefe de estación</u>	1500
<u>Administrativos</u>	615
<u>Conserje</u>	350
<u>Seguridad</u>	850
<u>Uniformes</u>	130
<u>Alimentación</u>	1,25
<u>Calibración de máquinas fijas</u>	3200
<u>Comunicaciones</u>	5.000
<u>Suministros</u>	11.000
<u>Telefonía</u>	2.500
<u>Insumos</u>	6.500
<u>Otros</u>	700
<u>Alquiler de Suelo</u>	0,00
<u>Viáticos</u>	35
<u>Calibración de máquinas</u>	1800
<u>Central</u>	
<u>Gerente General</u>	3000
<u>Asistente de Gerente General</u>	1.500,00
<u>Gerente Financiero</u>	2.500,00
<u>Contabilidad</u>	1.500,00
<u>Contabilidad (Asistente)</u>	950,00
<u>Gerente de Técnico</u>	2.500,00
<u>Gerente de Sistemas</u>	2.500,00
<u>Técnicos de Sistemas</u>	1.500,00
<u>Administrativos</u>	680,00
<u>Gerente de Mantenimiento</u>	2.500,00
<u>Marketing</u>	1.500,00
<u>Conserje</u>	350,00
<u>Seguridad</u>	850,00
<u>Call Center</u>	1.500,00
<u>Jurídico</u>	2.500,00
<u>RR.HH</u>	2.500,00
<u>Comunicaciones</u>	6.000
<u>Seguros</u>	36.000
<u>Hosting</u>	6.000
<u>Suministros</u>	2.400
<u>Telefonía</u>	3.600
<u>Alquiler de oficina</u>	18.000

Viajes	12.000
Auditoría	15.000
Uniformes	1.000
Varios	2.000
Otros	1.000

1.3.2. Tasas propuestas

Aun cuando la resolución 109-DIR-2015-ANT, expedida el 28 de diciembre de 2015, establece un cuadro tarifario referencial para la RTV, con valores que no han sido actualizados desde que fueron establecidos en el año 2014, pues de hecho la ciudad de Quito al momento cobra valores superiores a los que establece dicha resolución de la ANT. Sobre esta base, se sugiere establecer valores equivalentes a los de la ciudad de Quito actualizados sobre un IPC del 4% para el año 2015, con lo cual se obtienen los siguientes valores a cobrar para el año 2016:

Tabla 13: TARIFAS DE RTV PARA PRIMERA REVISIÓN ESTIMADAS PARA EL AÑO 2018 EN BASE A LAS APLICADAS EN EL DMQ PARA EL AÑO 2017⁶

Tipo de Vehículo	Tarifa Total	Gestor de recaudo (Tarifa por transacción)	Tarifa Bruta	Canon GAD 24%	Tarifa Con IVA	Tarifa Sin IVA	Tarifa Neta	Gastos	
								Socio Tecnológico 2,00%	Canon GAD SOBRE TARIFA NETA
Livianos	29,82	0,60	29,22	7,01	22,21	19,14	19,14	0,00	36,63%
Taxis/busetas	20,20	0,60	19,60	4,70	14,90	12,84	12,84	0,00	36,63%
Pesados	47,26	0,60	46,66	11,20	35,46	30,57	30,57	0,00	36,63%
Buses	39,66	0,60	39,06	9,37	29,69	25,59	25,59	0,00	36,63%
Motos y otros	17,53	0,60	16,93	4,06	12,87	11,09	11,09	0,00	36,63%
Exonerados	9,93	0,60	9,33	2,24	7,09	6,11	6,11	0,00	36,63%

1.3.3. Participación porcentual tarifaria del Distrito Metropolitano de Quito

Para lograr atraer a un inversionista, que adicionalmente opere las plantas de RTV del Distrito Metropolitano de Quito, se ha considerado

⁶ Se ha considerado un incremento bruto del 3,5%, estimado en base a los IPC oficiales emitido por el INEC en los tres últimos años.

como condición necesaria, que el mismo logre una Tasa Interna de Retorno, para un período de operación de 10 años, de al menos un 18%. Sobre este requerimiento, se sugiere que la participación mínima del GAD, a ser exigida en los términos de referencia del proceso, sea del 24% bruto, es decir, del 36,63% sobre la tarifa neta⁷.

En base a ello, el modelo matemático arroja los siguientes valores:

Tabla 14: CUADROS RESUMEN DE LA EVALUACIÓN FINANCIERA

EVALUACION	
PROYECTO TOTAL (OPERADOR)	100%
Inversión	-13.422.699
Flujo neto generado	38.051.366
Interés (Préstamos)	710.032
Valor residual	0
Flujo neto	25.338.699
Tasa de descuento	12%
VAN (\$)	5.862.861
TIR	19,76%

GASTOS	
Ventas	119.237.894
Gastos operativos	
Estación Quito	32.723.551
Central:	4.848.047
Socios Tecnológico	0
Gestor de recaudo	0
Exonerados (Carros Nuevos)	0
Amortización de Gastos Preoperativos	1.287.500
Certificación y Auditoría ISO 9000	97.390
Totales	38.956.488
Utilidad operacional	80.281.406

⁷ La diferencia porcentual en la participación bruta y neta, se debe a la deducción del valor de la transacción de recaudo, estimado en US\$ 0,60 y, sobre todo, a la reducción del valor del IVA. Sin embargo, es necesario destacar que dado que el valor establecido para la RTV es una tasa creada por el Concejo Metropolitano de Quito (no graba IVA), este valor es sujeto de devolución del IVA, lo que permitiría al MDMQ incrementar el volumen de recursos provenientes de la RTV. Vale destacar que la ciudad de Guayaquil ya se beneficia de esta devolución y la ciudad de Santo Domingo se encuentra realizando el trámite para obtener el mismo beneficio.

GASTOS	
Gastos no operativos	29.716.319
Fideicomiso	144.073
Interés (Préstamos)	710.032
Impuestos Varios	109.518
15% Trabajadores	11.897.667
25% Impuesto a la renta	16.855.029
Totales	59.432.639
Total Gastos	98.389.127

INGRESOS	
Total Bruto:	119.237.894
1era. Revisión	117.776.971
2da. Revisión	0
3era. Revisión	1.329.493
4ta. Revisión	131.430

PÉRDIDAS Y GANANCIAS	
Ventas	119.237.894
Gastos operativos	
Estación Quito	32.723.551
Central:	4.848.047
Socios Tecnológico	0
Gestor de recaudo	0
Exonerados (Carros Nuevos)	0
Amortización de Gastos Preoperativos	1.287.500
Certificación y Auditoría ISO 9000	97.390
Totales	38.956.488
Utilidad operacional	80.281.406
Gastos no operativos	29.716.319
Fideicomiso	144.073
Interés (Préstamos)	710.032
Impuestos Varios	109.518
15% Trabajadores	11.897.667
25% Impuesto a la renta	16.855.029
Totales	59.432.639
Utilidad neta	50.565.087
(+) Valores efecto Contable	9.896.027
Depreciación	1.287.500



PÉRDIDAS Y GANANCIAS	
Amortización Gastos Pre-operativo	11.183.527
(-) Valores efecto Contable	0

INGRESOS PROYECTADOS GAD	
Año 1	2.604.610
Año 2	2.907.524
Año 3	3.227.999
Año 4	3.579.747
Año 5	3.969.975
Año 6	4.403.232
Año 7	4.884.321
Año 8	5.418.568
Año 9	6.011.888
Año 10	6.670.860
Total	43.678.723

14. PROGRAMACIÓN ARQUITECTÓNICA DE LOS CENTROS DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y MATRICULACIÓN

14.1. REQUERIMIENTOS MÍNIMOS

El CRTV deberá tener pisos pavimentados o adoquinados, con sistemas de ventilación e iluminación adecuados y contarán con una correcta señalización, siguiendo las normas nacionales e internacionales.

Para el diseño, construcción y equipamiento del CRTV deberán considerarse por lo menos los siguientes puntos:

- El diseño deberá incluir la cantidad de parqueos que se construirán y estos deben tener relación con la cantidad de vehículos que se atenderán al día; se debe considerar un espacio para el crecimiento de parqueos teniendo en cuenta el crecimiento esperado del parque automotor a revisar. En ningún caso por causas atribuible a falta de espacios

4. ESTRUCTURA DE COSTOS

4.1. Costos de Inversión

Sobre la base de la información anteriormente detallada, se han estimado los siguientes costos de inversión:

Tabla 1: ESTIMACIÓN DE COSTOS DE INVERSION INICIALES.

	Unidad	Cantidad	Valor unitario (US\$)	Valor total (US\$)	%
Estaciones del DMQ (5)					
Maquinaria liviana 4X4	Líneas	14	163.800	2.293.200	23,35
Maquinaria universal	Líneas	2	239.400	478.800	4,87
Maquinaria motos	Lineas	0	56.700	0	0,00
Maquinaria común + instalaciones	Estación	1	1	50.400	50,400
UPS + Generador	Unidad	1	15.000	15.000	0,15
Computadoras de máquinas	Unidad	48	945	45.360	0,46
Computadoras de administración	Unidad	3	3	1.100	3,300
Servidor central	Unidad	1	2.500	2.500	0,03
Software	Unidad	1	15.000	15.000	0,15
Adquisición de inmuebles existentes				6.060.044	61,70
			Subtotal	8.963.604	58,8
Central:					
Instalaciones + Adecuaciones	Unidad	1	20.500	20.500	0,18
Equipamiento de oficinas	Unidad	10	700	7.000	0,06
Laptops Directores	Unidad	6	1.500	9.000	0,08
PC's	Unidad	10	1.000	10.000	0,09
Impresoras	Unidad	6	350	2.100	0,02
Servidor central	Unidad	2	5.000	10.000	0,09
Software de base	Unidad	1	1.500	1.500	0,01
Parametrización SW por Proyecto	Unidad	1	40.000	40.000	0,35
Software para la central	Unidad	1	95.000	95.000	0,82
Software control de inventario	Unidad	1	6.000	6.000	0,05
Vehículos	Unidad	4	20.000	80.000	0,69
Otros	Unidad	0	0	0	0,00
			Subtotal	281.100	2,43
Gastos pre-operativos:					
Capacitación general	Unidad	0,5	25.000	12.500	0,13
Viajes	Unidad	1,0	3.000	3.000	0,03
Permisos	Unidad	1,0	15.000	15.000	0,15



Estudios	Unidad	0,5	15.000	7.500	0,08
Varios	Unidad	0,5	15.000	7.500	0,08
Publicidad	Unidad	1,0	200.000	200.000	2,04
Sueldo (Gerente General)	Mes	0,0	5.500	0	0,00
Sueldo (Asistente Gerente General)	Mes	0,0	0,0	700	0
Sueldo (Gerente de Sistemas)	Mes	0,0	2.000	0	0,00
Sueldo (Gerente de Operaciones)	Mes	0,0	0,0	2.000	0
Sueldo (Contador)	Mes	0,0	1.000	0	0,00
Sueldo (Fiscalizador de obras civiles)	Mes	6,0	6,0	2.000	12,000
Alquiler de oficina	Mes	4,0	80.000	320.000	3,26
Agua, Luz y Teléfono	Mes	0,0	1.000	0	0,00
Suministros	Mes	0,0	1.000	0	0,00
Otros	Unidad	0,0	0	0	0,00
			Subtotal	577.500	5,88
				0	0,00
Total Sin Capital de Trabajo				9.822.204	100
Capital de trabajo:					
Total				0	
			Subtotal	0	
Total Con Capital de trabajo				9.822.204	100,00
Capital de trabajo, desembolso e IVA				13.422.699	
Total Con Capital de trabajo, desembolso e IVA				13.422.699	
Terrenos				0	

4.2. Costos de operación y mantenimiento

Del mismo modo, sobre la base del numérico de personal estimado para la operación, se han calculado los siguientes costos de operación y mantenimiento:



Calibración de máquinas

Líneas	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Costo por línea	3.200	3.328	3.461	3.600	3.744	3.893	4.049	4.211	4.379	4.555
Total anual	64.000	66.560	69.222	71.991	74.871	77.866	80.980	84.220	87.588	91.092

Gastos generales

Comunicaciones	5.000	5.200	5.408	5.624	5.849	6.083	6.327	6.580	6.843	7.117
Suministros	11.000	11.440	11.898	12.374	12.868	13.383	13.919	14.475	15.054	15.656
Telefonía	2.500	2.600	2.704	2.812	2.925	3.042	3.163	3.290	3.421	3.558
Insumos	6.500	6.760	7.030	7.312	7.604	7.908	8.225	8.554	8.896	9.252
Otros	700	728	757	787	819	852	886	921	958	996
Varios	700	728	757	787	819	852	886	921	958	996
Alquiler de Suelo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	26.400	27.456	28.554	29.696	30.884	32.120	33.404	34.741	36.130	37.575

Total Estaciones DMQ (7)

	1.829.798	1.902.989	1.979.109	2.058.273	2.140.604	2.226.228	2.315.278	2.407.889	2.504.204	2.604.372
Monto (Base IVA)	202.350	210.444	218.862	227.616	236.721	246.190	256.037	266.279	276.930	288.007

Central:

Gerente General

Cantidad necesaria	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sueldo mensual	3.000	3.120	3.245	3.375	3.510	3.650	3.796	3.948	4.106	4.270
Total anual	36.000	37.440	38.938	40.495	42.115	43.800	45.551	47.374	49.268	51.239



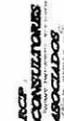
<u>Cantidad necesaria</u>	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Sueldo mensual	1.600	1.664	1.731	1.800	1.872	1.947	2.025	2.105	2.190	2.277	2.366	2.457
Total anual	115.200	119.808	124.600	129.584	134.768	140.158	145.765	151.595	157.659	163.966	170.522	177.381
<u>Administrativos</u>												
Cantidad necesaria	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
Sueldo mensual	615	640	665	692	719	748	778	809	842	875	909	944
Total anual	132.840	138.154	143.680	149.427	155.404	161.620	168.085	174.808	181.801	189.073	196.416	203.922
<u>Conserje</u>												
Cantidad necesaria	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Sueldo mensual	350	364	379	394	409	426	443	461	479	498	517	536
Total anual	25.200	26.208	27.256	28.347	29.480	30.660	31.886	33.161	34.488	35.867	37.299	38.774
<u>Seguridad</u>												
Cantidad necesaria	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Sueldo mensual	850	884	919	956	994	1.034	1.076	1.119	1.163	1.210	1.259	1.310
Total anual	91.800	95.472	99.291	103.263	107.393	111.689	116.156	120.803	125.635	130.660	135.887	141.318
<u>Uniformes</u>												
Unidades	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155
Costo unitario	130	135	141	146	152	158	164	171	178	185	192	199
Total anual	20.150	20.956	21.794	22.666	23.573	24.516	25.496	26.516	27.577	28.680	29.816	30.987
<u>Alimentación</u>												
Unidades	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155
Costo unitario	1	1,30	1,35	1,41	1,46	1,52	1,58	1,64	1,71	1,78	1,85	1,92
Días al año	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270	270
Total anual	52.313	54.405	56.581	58.844	61.198	63.646	66.192	68.840	71.593	74.457	77.427	80.502



	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
<u>Calibración de máquinas</u>										
Líneas	3.200	3.328	3.461	3.600	3.744	3.893	4.049	4.211	4.379	4.555
Costo por línea	64.000	66.560	69.222	71.991	74.871	77.866	80.980	84.220	87.588	91.092
Total anual										
<u>Gastos generales</u>										
Comunicaciones	5.000	5.200	5.408	5.624	5.849	6.083	6.327	6.580	6.843	7.117
Suministros	11.000	11.440	11.898	12.374	12.868	13.383	13.919	14.475	15.054	15.656
Telefonía	2.500	2.600	2.704	2.812	2.925	3.042	3.163	3.290	3.421	3.558
Insumos	6.500	6.760	7.030	7.312	7.604	7.908	8.225	8.554	8.896	9.252
Otros	700	728	757	787	819	852	886	921	958	996
Varios	700	728	757	787	819	852	886	921	958	996
Alquiler de Suelo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	26.400	27.456	28.554	29.696	30.884	32.120	33.404	34.741	36.130	37.575
<u>Total Estaciones DMQ (7)</u>	1.829.798	1.902.989	1.979.109	2.058.273	2.140.604	2.226.228	2.315.278	2.407.889	2.504.204	2.604.372
<u>Monto (Base IVA)</u>	202.350	210.444	218.862	227.616	236.721	246.190	256.037	266.279	276.930	288.007
<u>Central:</u>										
<u>Gerente General</u>	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Cantidad necesaria	3.000	3.120	3.245	3.375	3.510	3.650	3.796	3.948	4.106	4.270
Sueldo mensual	36.000	37.440	38.938	40.495	42.115	43.800	45.551	47.374	49.268	51.239
Total anual										



<u>Técnicos de Sistemas</u>												
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.500	1.560	1.622	1.687	1.755	1.825	1.898	1.974	2.053	2.135	2.215	2.300	2.385
18.000	18.720	19.469	20.248	21.057	21.900	22.776	23.687	24.634	25.620	26.635	27.680	28.765
<u>Administrativos</u>												
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
680	707	735	765	796	827	860	895	931	968	1.005	1.042	1.080
32.640	33.946	35.303	36.716	38.184	39.712	41.300	42.952	44.670	46.457	48.280	50.140	52.040
<u>Gerente de Mantenimiento</u>												
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2.500	2.600	2.704	2.812	2.925	3.042	3.163	3.290	3.421	3.558	3.700	3.845	3.995
30.000	31.200	32.448	33.746	35.096	36.500	37.960	39.478	41.057	42.699	44.380	46.110	47.880
<u>Marketing</u>												
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.500	1.560	1.622	1.687	1.755	1.825	1.898	1.974	2.053	2.135	2.220	2.305	2.390
18.000	18.720	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<u>Conserje</u>												
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
350	364	379	394	409	426	443	461	479	498	517	536	555
4.200	4.368	4.543	4.724	4.913	5.110	5.314	5.527	5.748	5.978	6.210	6.445	6.685
<u>Seguridad</u>												
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
850	884	919	956	994	1.034	1.076	1.119	1.163	1.210	1.258	1.308	1.358



Total anual	10.200	10.608	11.032	11.474	11.933	12.410	12.906	13.423	13.959	14.518
Gastos generales	1.500	1.560	1.622	1.687	1.755	1.825	1.898	1.974	2.053	2.135
Call Center	2.500	2.600	2.704	2.812	2.925	3.042	3.163	3.290	3.421	3.558
Jurídico	2.500	2.600	2.704	2.812	2.925	3.042	3.163	3.290	3.421	3.558
RR.HH	6.000	6.240	6.490	6.749	7.019	7.300	7.592	7.896	8.211	8.540
Comunicaciones	36.000	37.440	38.938	40.495	42.115	43.800	45.551	47.374	49.268	51.239
Seguros	6.000	6.240	6.490	6.749	7.019	7.300	7.592	7.896	8.211	8.540
Hosting	2.400	2.496	2.596	2.700	2.808	2.920	3.037	3.158	3.285	3.416
Suministros	3.600	3.744	3.894	4.050	4.211	4.380	4.555	4.737	4.927	5.124
Telefonia	18.000	18.720	19.469	20.248	21.057	21.900	22.776	23.687	24.634	25.620
Alquiler de oficina	12.000	12.480	12.979	13.498	14.038	14.600	15.184	15.791	16.423	17.080
Viajes	15.000	15.600	16.224	16.873	17.548	18.250	18.980	19.739	20.529	21.350
Auditoria	1.000	1.040	1.082	1.125	1.170	1.217	1.265	1.316	1.369	1.423
Uniformes	2.000	2.080	2.163	2.250	2.340	2.433	2.531	2.632	2.737	2.847
Otros	1.000	1.040	1.082	1.125	1.170	1.217	1.265	1.316	1.369	1.423
Varios	60.000	62.400	64.896	67.492	70.192	72.999	75.919	78.956	82.114	85.399
Alquiler de Suelo	169.500	176.280	183.331	190.664	198.291	206.223	214.472	223.050	231.972	241.251
Total Central	478.740	497.890	498.336	518.270	539.001	560.561	582.983	606.302	630.555	655.777
Monto (Base IVA)	179.700	186.888	194.364	202.138	210.224	218.633	227.378	236.473	245.932	255.769



Dentro del modelo financiero de costos, no se han previsto gastos para pago de socio tecnológico, debido a que con la experiencia acumulada en la operación del sistema de RTV en el DMQ, se considera que el operador contará con la experiencia exigida en los pliegos precontractuales en forma directa, sin requerir asociación con otro operador de mayor experiencia internacional. Por otra parte, tampoco se consideran costos del sistema financiero de recaudo, pues los mismos han sido ya directamente deducidos de la tarifa, en función de los valores actualmente autorizados por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

5. MODELO FINANCIERO PARA ALIANZA PÚBLICO PRIVADA

5.1. Supuestos iniciales

Este análisis se basa en los siguientes criterios de partida:

Tabla 3: SUPUESTOS DE CÁLCULO DEL MODELO DE SOSTENIBILIDAD FINANCIERA.

Participación para socio tecnológico sobre tarifa neta	0%
Accionista Financia Inv. Inicial	NO
Valor residual del Proyecto	NO
Considerar el IVA en el Flujo	SI
Crecimiento	7,00%
Captación Demanda	100%
Primera revisión	100%
Segunda revisión	30%
Tercera revisión	10%
Cuarta revisión	5%
Tasa de Interés (Préstamo)	12%
Canon del MDMQ	35%
Canon del MDMQ sobre tarifa neta	60,31%
EGRESOS x mes	



<u>Conductor</u>	861,00
<u>Inspector</u>	968,63
<u>Supervisor</u>	1.400,00
<u>Jefe de estación</u>	1500
<u>Administrativos</u>	615
<u>Conserje</u>	350
<u>Seguridad</u>	850
<u>Uniformes</u>	130
<u>Alimentación</u>	1.25
<u>Calibración de máquinas fijas</u>	3200
<u>Comunicaciones</u>	5.000
<u>Suministros</u>	11.000
<u>Telefonia</u>	2.500
<u>Insumos</u>	6.500
<u>Otros</u>	700
<u>Alquiler de Suelo</u>	0,00
<u>Viáticos</u>	35
<u>Calibración de máquinas</u>	1800
<u>Central</u>	
<u>Gerente General</u>	3000
<u>Asistente de Gerente General</u>	1.500,00
<u>Gerente Financiero</u>	2.500,00
<u>Contabilidad</u>	1.500,00
<u>Contabilidad (Asistente)</u>	950,00
<u>Gerente de Técnico</u>	2.500,00
<u>Gerente de Sistemas</u>	2.500,00
<u>Técnicos de Sistemas</u>	1.500,00
<u>Administrativos</u>	680,00
<u>Gerente de Mantenimiento</u>	2.500,00
<u>Marketing</u>	1.500,00
<u>Conserje</u>	350,00
<u>Seguridad</u>	850,00
<u>Call Center</u>	1.500,00
<u>Jurídico</u>	2.500,00
<u>RR.HH</u>	2.500,00
<u>Comunicaciones</u>	6.000
<u>Seguros</u>	36.000
<u>Hosting</u>	6.000
<u>Suministros</u>	2.400
<u>Telefonía</u>	3.600
<u>Alquiler de oficina</u>	18.000
<u>Viajes</u>	12.000
<u>Auditoría</u>	15.000
<u>Uniformes</u>	1.000
<u>Varios</u>	2.000
<u>Otros</u>	1.000

175



OFICIO No. AMT-2018-0916
DM. Quito, 27 de septiembre de 2018

Ingeniero
Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Presente. –

Asunto: Informe Técnico. Respaldo proyecto Ordenanza Metropolitana

De mi consideración:

En atención al Oficio No. SM-1810 de 25 de septiembre de 2018 mediante el cual solicita sean remitidos los informes ampliados y concluyentes de que la Agencia Metropolitana de Tránsito no cuenta con la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la Revisión Técnica Vehicular, al respecto manifiesto:

Mediante Oficio No. AMT-2018-0289 de fecha 21 de mayo de 2018, se remitió el Memorando No. AMT-DRAV-2018-787 de 9 de mayo de 2018, suscrito por el ingeniero Pedro Abril, Director de Registro y Administración Vehicular de esta Agencia, que contiene el Informe Técnico mediante el cual, conforme lo requerido por la Secretaría de Movilidad, se expone los resultados respecto a la revisión técnica vehicular de la Consultoría: "*ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES*" que llevó a cabo esta Entidad en el año 2017. Al informe señalado se anexó un CD que contiene los productos de dicha consultoría.

Adicionalmente, con OFICIO No. AMT-2018-0443 de 21 de junio de 2018, se remitió el Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035 de 15 de junio del 2018, del Director de Registro y Administración Vehicular, con un informe pormenorizado referente a la capacidad de la AMT para asumir directamente el proceso de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, el mismo que, en base a los resultados de los estudios de la Consultoría: "*ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES*", señala lo siguiente:

1. La inversión mínima para la operación de los Centros de Revisión Vehicular directamente por el Municipio del DMQ es de USD 10.000.000,00. Esta inversión sería recuperada en aproximadamente 10 años de operación. La inversión incluye la adquisición de los terrenos donde están construidos estos centros, actualización de los equipos que tienen más de 15 años operando y actualización de la plataforma informática. Además se debe considerar entre otros gastos, el pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos.
2. El Consultor considera la contratación de personal para la operación de los Centros de Revisión, por lo tanto se requiere de un presupuesto para el pago de sueldos (aproximadamente 150 personas), más el personal técnico de soporte en el área de sistemas, personal especialista en el mantenimiento de los equipos de las líneas de inspección, personal de limpieza de las instalaciones, personal de seguridad, entre otros.

3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivo de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de repuestos e insumos que a través de la Municipalidad deberán acogerse a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, con las posibles demoras que puedan existir en los procesos.
4. A criterio del Consultor, señala que, si los Centros de Revisión son operados desde el Municipio del D MQ en forma directa, no sería posible cumplir con lo dispuesto en la Resolución No. 070-DIR-2015-ANT. en cuanto tiene referencia a la acreditación obligatoria bajo la norma INEN/ISO 17020, por existir conflicto de intereses entre la autoridad Municipal y los usuarios de la Revisión Técnica Vehicular.

Por lo expuesto, el Consultor en su estudio recomienda:

1. *Descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV.*
2. *Si se opta por la decisión de que el Municipio del DMQ opere de forma directa los Centros de Revisión Técnica Vehicular sin la intervención de la empresa privada, una opción que atenuará de alguna forma las limitaciones referidas en la consultoría. será la creación de una Empresa Pública Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que cuente con independencia administrativa, legal y financiera.*

Considerando que los productos de la consultoría: **"ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES"**, son nuestros parámetros técnicos y especializados para tomar las decisiones del caso, es necesario acogernos a las recomendaciones del Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, por lo que, en cuanto a su consulta de que: **"si en la Institución que usted dirige existe o no la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular"**, es evidente que la Institución como tal no tiene la capacidad técnica ni económica para asumir esta responsabilidad, adicionalmente que no estaríamos cumpliendo con lo dispuesto en la Resolución No. 070-DIR-2015-ANT, para que los Centros de Revisión cumplan con la acreditación obligatoria de la norma INEN/ISO 17020.

Con estos antecedentes y a fin de atender su requerimiento, adjunto me permito enviar el Memorando No. AMT-DRAV-2018-1740 de 26 de septiembre de 2018, mediante el cual, el ingeniero Pedro Abril, Director de Registro y Administración Vehicular de la AMT, emite un informe ratificatorio y concluyente, recomendando: **"acoger el criterio emitido por la Consultoría quien sugiere: descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV."**

En tal virtud, se considera que el Proyecto de **"Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado"**, es una de las vías idóneas para la gestión de este proceso.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,


Julio Henry Puga Mata
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO



Adj.: Oficio No. AMT-2018-0289
Oficio No. AMT-2018-0443
Memorando No. AMT-DRAV-2018-1740

Acción	Siglas responsables	Siglas unidades	Fecha	Sumilla
Aprobado por:	R. Romero	AL	27/09/2018	
Revisado por:	P. Moncayo	CAL	27/09/2018	
Elaborado por:	C. Trujillo	FAL	27/09/2018	

Ejemplar 1: Secretaría de Movilidad
Ejemplar 2: Dirección General Metropolitana AMT
Ejemplar 3: Asesoría Legal

OFICIO No. AMT-2018-0289
DM. Quito, 21 de mayo de 2018

Ingeniero
Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente. –

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
QUITO ASESORIA LEGAL
RECIBIDO

FECHA 23 MAY 2018 HORA

RECIBIDO POR: [Firma] 11:00

No. Hojas: 14 Firma: [Firma]

Asunto: Informe Técnico Respaldo proyecto

Ordenanza Metropolitana

De mi consideración:

Me refiero al Oficio No. SM-0684-2018 de fecha 19 de abril de 2018, mediante el cual solicita: *"Como parte de la documentación que se requiere enviar a la Comisión de Movilidad, como respaldo para la discusión del Proyecto de la "Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado", es necesario contar con un informe técnico [...].*

Al respecto, adjunto me permito enviar el Memorando No. AMT-DRAV-2018-787 de 9 de mayo de 2018, suscrito por el ingeniero Pedro Abril, Director de Registro y Administración Vehicular de esta Agencia, que contiene el Informe Técnico mediante el cual, conforme lo requerido por la Secretaría de Movilidad, se expone los resultados respecto a la revisión técnica vehicular de la Consultoría: **"ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES"** que llevó a cabo esta Entidad en el año 2017. Al informe señalado se anexa un CD que contiene los productos de dicha consultoría.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,

[Firma]
Julio Henry Puga Viteri
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO



[Firma]
30.05.2018

(26)

Adj.: Memorando No. AMT-DRAV-2018-787 y un CD

Acción	Siglas responsables	Siglas unidades	Fecha	Sumilla
Aprobado por:	R. Romero	AL		
Revisado por:	T. Sampedro	CAL		
Elaborado por:	C. Trujillo	FAL	21/05/2018	

Ejemplar 1: Secretaría de Movilidad
Ejemplar 2: Dirección General Metropolitana AMT
Ejemplar 3: Asesoría Legal

OFICIO No. AMT-2018-0443
DM. Quito, 21 de junio de 2018

Ingeniero
Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente. –

QUITO	MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
SECRETARÍA DE MOVILIDAD	CONSULTORÍA LEGAL
RECIBIDO	
Fecha:	21 JUN 2018
Recibido por:	[Firma]
No. Hojas:	5

Asunto: Sobre Centros de Revisión Técnica Vehicular
Ref.: GDOC Ticket No. 2018-088469

De mi consideración:

Mediante Oficio No. SM-1025/2018 de 12 de junio de 2018, ingresado con el Ticket No. 2018-088469 de la misma fecha, mediante el cual solicita: "[...] elaborar un informe en el que se haga constar, si en la Institución que usted dirige existe o no capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular; así como, independiente de lo que en el informe se manifieste, se digne generar las recomendaciones que sustenten el resultado del informe." Al respecto manifiesto:

Mediante Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035 de 15 de junio del 2018, que adjunto, el Director de Registro y Administración Vehicular, en base a su requerimiento, emitió un informe pormenorizado referente a la capacidad de la AMT para asumir directamente el proceso de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito el mismo, en base a los resultados de los estudios de la Consultoría: "ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES", señala lo siguiente:

1. La inversión mínima para la operación de los Centros de Revisión Vehicular directamente por el Municipio del DMQ es de USD 10.000.000,00. Esta inversión sería recuperada en aproximadamente 10 años de operación. La inversión incluye la adquisición de los terrenos donde están construidos estos centros, actualización de los equipos que tienen más de 15 años operando y actualización de la plataforma informática. Además, se debe considerar entre otros gastos, el pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos.
2. El Consultor considera la contratación de personal para la operación de los Centros de Revisión, por lo tanto, se requiere de un presupuesto para el pago de sueldos

[Firma]

(25)

(aproximadamente 150 personas), más el personal técnico de soporte en el área de sistemas, personal especialista en el mantenimiento de los equipos de las líneas de inspección, personal de limpieza de las instalaciones, personal de seguridad entre otros.

3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivo de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de repuestos e insumos que a través de la Municipalidad deberán acogerse a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, con las posibles demoras que puedan existir en los procesos.
4. A criterio del Consultor, señala que, si los Centros de Revisión son operados desde el Municipio del D MQ en forma directa, no sería posible cumplir con lo dispuesto en la Resolución No. 070-DIR-2015-ANT, en cuanto tiene referencia a la acreditación obligatoria bajo la norma INEN/ISO 17020, por existir conflicto de intereses entre la autoridad Municipal y los usuarios de la Revisión Técnica Vehicular.

Por lo expuesto, el Consultor en su estudio recomienda:

1. *Descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV.*
2. *Si se opta por la decisión de que el Municipio del DMQ opere de forma directa los Centros de Revisión Técnica Vehicular sin la intervención de la empresa privada, una opción que atenuará de alguna forma las limitaciones referidas en la consultoría será la creación de una Empresa Pública Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que cuente con independencia administrativa, legal y financiera.*

Considerando que los productos de la consultoría: "ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES", son nuestros parámetros técnicos y especializados para tomar las decisiones del caso es necesario acogernos a las recomendaciones del Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, por lo que, en cuanto a su consulta de que: **"si en la Institución que usted dirige existe o no la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular"**, es evidente que la Institución como tal no tiene la capacidad técnica ni económica para asumir esta responsabilidad, adicionalmente que no estaríamos cumpliendo con lo dispuesto en la Resolución No. 070-DIR-2015-ANT, para que los Centros de Revisión cumplan con la acreditación obligatoria de la norma INEN/ISO 17020

En tal virtud, se considera que el Proyecto de "Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado", que fue enviada a la Secretaría de Movilidad, es una de las vías idóneas para la gestión de este proceso, por lo cual agradeceremos que previo su análisis se ponga a consideración de la Comisión de Movilidad.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,


Julio Henry Puga Mata
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO

Para conocimiento: Ing. Pedro Abril
Director de Registro y Administración Vehicular

Adj.: Copia Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035
1 CD con copia del primer producto de la Consultoría

Acción	Siglas responsables	Siglas unidades	Fecha	Sumilla
Aprobado por:	R. Romero	AL		
Elaborado por:	C. Trujillo	FAL	20/06/2018	

Ejemplar 1: Secretaría de Movilidad
Ejemplar 2: Dirección de Registro y Administración Vehicular
Ejemplar 3: Dirección General Metropolitana AMT
Ejemplar 4: Asesoría Legal

Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035

Para: Crnl. Julio Puga M.
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO - AMT

CC: Ab. Rothman Romero
ASESORA LEGAL- AMT

De: Ing. Pedro Abril
DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR AMT

Fecha: 15 de Junio de 2018

Asunto: Atención al oficio SM-1025-2018. Informe referente a capacidad de la AMT para asumir directamente el proceso de Revisión Técnica Vehicular del DMQ.

QUITO		AGENCIA LEGAL	
RECIBIDO		RECIBIDO	
Fecha:	20 JUN 2018	9:50	
Recibido por:	[Firma]		
No. Hoja:	64	Firma	

Me refiero al oficio N° SM-1025-2018, mismo que ingresó a la Dirección General de la Agencia Metropolitana de Tránsito el 13 de junio del 2018 y es sumillado para su atención por la Dirección de Registro y Administración Vehicular, con fecha de recepción 14 de junio del 2018, en el cual se solicita: "(...) se sirva elaborar un informe en el que se haga constar, si en la Institución que usted dirige existe o no capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular; así como, independiente de lo que en el informe se manifieste, se digne generar las recomendaciones que sustenten el resultado del informe"

ANTECEDENTES:

1. Con fecha 21 de enero de 2013, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, debidamente representado por la Secretaría de Movilidad y su máxima autoridad; firmó un adendum al contrato de inversión privada y prestación de servicios suscrito entre la Corporación Centros de Revisión y Control Vehicular y las empresas operadoras de los Centros de Revisión: Consorcio ITLS y Compañía DANTON S.A., para la ampliación del plazo del contrato de operación de los Centros de Revisión por el lapso de cinco años, con la condición de realizar dos reinversiones de capital equivalentes cada una al 20% de la inversión inicial. Este adendum establece en su numeral 4.5. **PLAZO DE RENOVACIÓN.-** lo siguiente:
" Las partes convienen en que la presente renovación contractual regirá del 01 de marzo del 2013 hasta el 31 de diciembre del 2017 "
2. Con fecha 7 de diciembre del 2017, la Secretaría de Movilidad suscribe el " ACTA DE PRÓRROGA DEL CONTRATO PRINCIPAL SUSCRITO CON LA COMPAÑÍA DANTON S.A. DE FECHA 14 DE OCTUBRE DEL 2002 Y DEL CONTRATO PRINCIPAL SUSCRITO CON EL CONSORCIO ITLS DE FECHA 16 DE AGOSTO DE 2002 ". Mediante esta acta se suspende el plazo de ejecución de los contratos para la operación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, basándose en la cláusula décima segunda.- PRORROGA DE PLAZO, de los contratos firmados por ITLS y DANTON en el año 2002. El plazo se suspende hasta la entrega definitiva del nuevo Centro de Revisión Técnica y Matriculación Vehicular Cristianía.
3. La Agencia Metropolitana de Tránsito en enero del 2017, contrató al Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, para ejecutar el estudio que determine: " EL NUEVO MODELO DE GESTIÓN DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR A SER IMPLEMENTADO A PARTIR DEL AÑO 2018 Y LA ELABORACIÓN DE LOS

TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACIÓN DEL ALIADO QUE OPERARÁ LOS CENTROS DE REVISIÓN:

Uno de los productos de la referida consultoría es el proyecto de **ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO**, esta ordenanza permitirá ejecutar el proceso que determine la mejor oferta para la operación de los Centros de Revisión una vez que se finalice el contrato con las actuales operadoras.

4. Con oficio N° 325-AMT-2017 de fecha 23 de agosto del 2017, el entonces Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Ing. Fausto Miranda Lara, remitió al entonces Secretario de Movilidad, Ab. Darío Tapia Rivera, el **PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO**, adjuntando los resultados de la Consultoría: *"Nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión"*; para su consideración en el Concejo Metropolitano de Quito.
5. Con oficio N° SM-0684-2018 de fecha 19 de abril del 2018, dirigido al Señor Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Crnl. Julio Puga Mata, la Secretaria de Movilidad (e), Ab. Andrea Flores Andino, solicita lo siguiente:
"Como parte de la documentación que se requiere enviar a la Comisión de Movilidad, como respaldo para la discusión del Proyecto de la "Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado", es necesario contar con un informe técnico, mediante el cual se exponga los resultados de la Consultoría que llevó a cabo la Agencia Metropolitana de Tránsito, respecto la revisión técnica vehicular, así como también se establezcan las condiciones técnicas mínimas de este proceso de revisión técnica vehicular. En tal virtud, solicito a usted se remita de manera urgente a esta Secretaría dicho informe técnico para ponerlo en conocimiento de la Comisión de Movilidad".

El oficio N° SM-0684-2018, fue sumillado el 02 de mayo del 2018 a la Dirección de Registro y Administración Vehicular de la Agencia Metropolitana de Tránsito para su atención, en respuesta con memorando AMT-DRAV-2018-0787 de fecha 09 de mayo del 2018, dirigido al Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Crnl. Julio Puga Mata, con copia al Asesor Legal de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Ab. Rothman Romero, se entregó el informe solicitado por la Secretaria de Movilidad mediante el oficio SM-0684-2018.

DESARROLLO:

La Agencia Metropolitana de Tránsito en enero del 2017, contrato al Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, para ejecutar la consultoría que determine: *"El nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión."*

En el tomo I del primer producto contractual, el Consultor señala las posibles opciones existentes para los modelos de gestión del proceso de Revisión Técnica Vehicular que se pueden aplicar una vez concluido el actual contrato con las empresas operadoras de los Centros de Revisión. En la página 55 del producto contractual se señala lo siguiente:

" PROPUESTAS DE MODELOS DE IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO "

La elección de una u otra de las alternativas o escenarios que se van a plantear dependerá de las máximas autoridades del Municipio. El principal cometido es exponer las diferentes opciones, las ventajas e inconvenientes de cada una y su forma de implementación. Se van a plantear y estudiar los dos escenarios que se encuentran disponibles a nivel nacional: la creación de una empresa pública de Movilidad, Transporte Terrestre y Tránsito, que sea la encargada de realizar el procedimiento de delegación a la iniciativa privada mediante Alianza Estratégica, que es el instrumento legal disponible y la concesión directa por parte de la Autoridad Municipal, encargando la administración del contrato a una dependencia especializada, que en este caso sería la Agencia Metropolitana de Tránsito."

En este esquema el Consultor plantea como opciones la creación de una empresa pública misma que tendría total autonomía financiera tal, que todos sus ingresos excedentes no ejecutados, no deben ser devueltos al Estado Central ni tampoco al GAD que las creó, pues de acuerdo con la propia Ley Orgánica de Empresas Pública, al ser entidades sin fines de lucro, sus ingresos no ejecutados se convierten en activos patrimoniales.

La segunda opción es el esquema manejado actualmente, esto es que el Municipio del DMQ delega a una de sus unidades adscritas (en este caso la Agencia Metropolitana de Quito) la ejecución de la concesión u operación directa de los Centros de Revisión Técnica Vehicular. En cuanto tiene que ver con el aspecto financiero, la Unidad adscrita al MDMQ (en el caso actual la AMT) no podría gestionar directamente los recursos provenientes de la participación acordada con el operador, por lo que necesariamente los mismos tendrían que ingresar a las arcas municipales y solo podrían ser utilizados vía presupuesto.

En la página 61 del Tomo I del primer producto contractual el Consultor refiere los modos de implementación del proceso de Revisión Técnica Vehicular, independientemente de si el órgano rector es una empresa pública o una unidad adscrita al Municipio del DMQ, señalando lo siguiente:

" MODOS DE IMPLEMENTACIÓN "

Independientemente del modelo de gestión que la autoridad local decidiese implementar (Empresa Pública o Unidad Técnica Adscrita), existen variantes de implementación que pueden ser empleadas.

Las variantes que internacionalmente se pueden emplear para el desarrollo de una Alianza Público Privada en torno a la RTV, son las siguientes:

- 1. Alianza Estratégica.*
- 2. Empresa de economía Mixta.*

3. Fideicomiso mercantil.
4. Delegación
5. Autorización
6. Implementación por cuenta propia".

En el desarrollo del primer producto de la consultoría, el Consultor detalla cada una de las opciones planteadas para la implementación del proceso de Revisión Técnica Vehicular, planteando sus beneficios y sus desventajas. En la página 68 el Tomo I del primer producto contractual, hace mención a la implementación por cuenta propia a cargo el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por intermedio de una de sus unidades adscritas (esto es sin la concesión del servicio a la empresa privada). Para efectos del presente informe, a continuación se transcribe textualmente los puntos desarrollados como parte de la consultoría sobre este planteamiento:

" Implementación por cuenta propia

Esta opción, aun cuando está contemplada en la Ley de Tránsito, es posiblemente la que mayores aspectos negativos implica, los cuales se resumen a continuación:

- El volumen de inversión requerido para la implementación por cuenta propia de los Centros de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, es de alrededor de US\$ 10'000.000. Las tarifas de RTV que actualmente se encuentran vigentes en el Ecuador, consideran una recuperación paulatina de los valores de inversión, bajo un esquema de amortización a 10 años. En este caso, se debería considerar que, si el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito realiza esta inversión, contablemente al final de la actual gestión el mismo se consideraría un déficit, pues no habría transcurrido aún el tiempo necesario para su amortización.*
- El personal operativo de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, de acuerdo a las últimas enmiendas constitucionales, no puede ser contratado por la autoridad municipal bajo el código del trabajo, sino que debería ser contratado bajo la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa, lo que implica que sería personal municipal. Esto generaría eventuales dificultades en el caso de detectarse problemas de corrupción, pues dicho personal, al tener nombramiento, estaría sujeto a los beneficios legales que dicho cuerpo jurídico otorga.*
- La operación de una planta de RTV es un proceso complejo y costoso, por lo que, al valor de inversión, la autoridad debería sumarle un rubro para la contratación de un operador especializado que acompañe y capacite al personal operativo de planta durante un período de tiempo determinado. Esta inversión volvería aún más costosa la implementación y operación del sistema.*
- Los costos variables de una planta de RTV a menudo son altos y no pueden ser previstos presupuestariamente. Esta característica hace que la operación de la planta desde la esfera tradicional del sector público sea en la práctica inviable, pues el riesgo de paralización frecuente de las plantas sería muy elevado. Una alternativa podría ser la de conformar una empresa pública que desarrolle este trabajo, pero dadas las características de sus procesos de contratación (que deben cumplir con las disposiciones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública), vuelven igualmente compleja su actuación y*

generarían un riesgo significativamente alto de detención del servicio, por falta de repuestos e insumos para las líneas de RTV.

• Vale destacar que el Reglamento para la Revisión Técnica de Vehículos a motor, contenido en la Resolución 070-DIR-2015-ANT, exige que, en un plazo no mayor a dos años, todo Centro de Revisión Técnica Vehicular Autorizado obtenga la acreditación bajo la norma INEN/ISO 17020. Esta norma exige en su primer acápite que las entidades de inspección de tipo A (un Centro de Revisión Técnica Vehicular solo puede ser entidad de tipo A), debe tener independencia de criterio de tercera parte, es decir, que no puede tener conflicto de intereses ni con la autoridad ni con el usuario. Siguiendo esta línea de pensamiento, un Centro de Revisión Técnica Vehicular que le pertenezca a la autoridad reguladora, rectora y/o de control, no podría obtener su acreditación INEN/ISO 17020 y, por tanto, no podría cumplir con lo dispuesto por la ANT.

Quien suscribe tampoco recomienda emplear esta alternativa, por considerarse muy riesgosa para la sostenibilidad del servicio y por las evidentes inviabilidades descritas."

COMPARACIÓN ENTRE ALTERNATIVAS

(...) Se aconseja descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV."

CONCLUSIONES.

Acogiendo los resultados de la consultoría contratada por la Agencia Metropolitana de Tránsito, para estar en condiciones de operar de forma directa los Centros de Revisión se debe tomar en cuenta los siguientes aspectos:

1. Según el criterio emitido por el consultor, la inversión mínima para la operación de los Centros directamente por el Municipio del DMQ es de 10.000.000 USD, esto para la adquisición de los terrenos donde están construidos los Centros, actualización de los equipos que tienen más de 15 años operando, y actualización de la plataforma informática. Esta inversión inicial, contemplando las tasas del servicio público de Revisión Técnica Vehicular, (dispuestas por la Ordenanza Metropolitana 0336) será recuperada en aproximadamente 10 años de operación. A esto se debe considerar otros gastos de operación como son pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos, entre otros.
2. El Consultor considera la contratación de personal para la operación de los Centros de Revisión, haciendo referencia que bajo la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa será complejo y demoroso la toma de acciones en caso de requerir la desvinculación del personal contratado. Adicional a esto se deberá contar con presupuesto para el pago de sueldos a los funcionarios (aproximadamente 150 personas para operar los seis centros de revisión más personal técnico de soporte en el área de sistemas, personal especialista en el mantenimiento de los equipos de las líneas de inspección, personal de limpieza de las instalaciones, personal de seguridad, entre otros).

3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivos de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de repuestos e insumos, los mismos que desde el aparato Municipal deberán adquirirse por los procesos de contratación determinados en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. Estos procesos, para su aplicación implican un tiempo relativamente extenso si se considera que la inexistencia de un elemento implicaría la paralización total o parcial de la operación de una línea de inspección, disminuyendo la capacidad de atención a los usuarios y la calidad del servicio. La variedad de repuestos que se requieren para la operación de las líneas de RTV, dificultan su adquisición previa a cualquier daño en los equipos para su almacenamiento, además que existen normativas expresas de la Contraloría General del Estado respecto de la adquisición de bienes que no serán utilizados de forma inmediata.
4. A criterio del Consultor, si los Centros de Revisión son operados desde el Municipio del DMQ de forma directa, resulta imposible cumplir con lo dispuesto por la Agencia Nacional de Tránsito en su resolución 070-DIR-2015-ANT, en lo referente a la acreditación bajo la norma INEN/ISO 17020 ya que existe conflicto de intereses entre la autoridad Municipal y los usuarios de la Revisión Técnica Vehicular.

RECOMENDACIONES.-

1. El Consultor en el primer producto contractual sugiere: " *descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV* "
2. El Consultor indica que si se opta por la decisión de que el Municipio del DMQ opere de forma directa los Centros de Revisión Técnica Vehicular sin la intervención de la empresa privada, una opción que atenuará de alguna forma las limitaciones referidas en la consultoría, será la creación de una Empresa Pública Metropolitana de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, que tenga independencia administrativa, legal y financiera.

Con sentimientos de distinguida consideración,

Atentamente

Ing. Pedro Abril

DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO

Adjunto: CD con una copia del primer producto (Tomos I y II) de la consultoría NUEVO MODELO DE GESTIÓN DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR A SER IMPLEMENTADO A PARTIR DEL AÑO 2018 Y LA ELABORACIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACIÓN DEL ALIADO QUE OPERARÁ LOS CENTROS DE REVISIÓN

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaborado por:	Edgar Muñoz	AMT-DRAV	2018/06/15	

Ejemplar 1:
Ejemplar 2:
Ejemplar 3:
Digital:

Julio Puga Mala, Director General Metropolitano AMT
Rothman Romero, Asesor Legal de la AMT
Archivo Dirección de Registro y Administración Vehicular
Red de la Dirección de Registro y Administración Vehicular

Memorando No. AMT-DRAV-2018-1740

Para: María José Espinoza
RESPONSABLE DE COMPRAS PÚBLICAS - AMT

De: Pedro Abril
DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR AMT

Fecha: 26 de septiembre de 2018

Asunto: Atención al memorando UCP-371-AMT-2018, informe sobre capacidad de la AMT para la operación de los Centros de RTV.

Me refiero al memorando UCP-371-AMT-2018, de fecha 26 de septiembre del 2018, mediante el cual se adjunta una copia del oficio SM-1810-2018 en el cual el Secretario de Movilidad se dirige al Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito y señala lo siguiente: *" En reunión de fecha 13 de septiembre de 2018, el Ab. Joffrey Cadena de la Procuraduría Metropolitana solicitó de forma verbal a su delegada, Ab. María José Espinosa, que la AMT elabore los informes ampliados concluyentes que la Agencia Metropolitana de Tránsito no cuenta con la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la Revisión Técnica Vehicular. Estos informes forman parte del proyecto de Ordenanza, en razón que aún no han sido enviados, solicito sean remitidos en un plazo no prorrogable del 48 horas "*

Con oficio N° SM-1025-2018, suscrito por el Secretario de Movilidad, el mismo que ingresó a la Dirección General de la Agencia Metropolitana de Tránsito el 13 de junio del 2018 y es sumillado para su atención por la Dirección de Registro y Administración Vehicular de la Agencia Metropolitana de Tránsito, con fecha de recepción 14 de junio del 2018, se solicitó: *" (...) se sirva elaborar un informe en el que se haga constar, si en la Institución que usted dirige existe o no capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular; así como, independiente de lo que en el informe se manifieste, se digne generar las recomendaciones que sustenten el resultado del informe"*. Con memorando AMT-DRAV-2018-1035 de fecha 15 de junio del 2018, se remitió al Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito el informe solicitado en el oficio N° SM-1025-2018.

ANTECEDENTES:

1. Con fecha 21 de enero de 2013, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, debidamente representado por la Secretaría de Movilidad y su máxima autoridad; firmó un adendum al contrato de inversión privada y prestación de servicios suscrito entre la Corporación Centros de Revisión y Control Vehicular y las empresas operadoras de los Centros de Revisión: Consorcio ITLS y Compañía DANTON S.A., para la ampliación del plazo del contrato de operación de los Centros de Revisión por el lapso de cinco años, con la condición de realizar dos reinversiones de capital equivalentes cada una al 20% de la inversión inicial. Este adendum establece en su numeral 4.5. PLAZO DE RENOVACIÓN.- lo siguiente:

" Las partes convienen en que la presente renovación contractual regirá del 01 de marzo del 2013 hasta el 31 de diciembre del 2017 "

PR

2. Con fecha 7 de diciembre del 2017, la Secretaría de Movilidad suscribe el " *ACTA DE PRÓRROGA DEL CONTRATO PRINCIPAL SUSCRITO CON LA COMPAÑÍA DANTON S.A. DE FECHA 14 DE OCTUBRE DEL 2002 Y DEL CONTRATO PRINCIPAL SUSCRITO CON EL CONSORCIO ITLS DE FECHA 16 DE AGOSTO DE 2002*". Mediante esta acta se suspende el plazo de ejecución de los contratos para la operación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, basándose en la cláusula décima segunda.- PRORROGA DE PLAZO, de los contratos firmados por ITLS y DANTON en el año 2002. El plazo se suspende hasta la entrega definitiva del nuevo Centro de Revisión Técnica y Matriculación Vehicular Cristianía.
3. La Agencia Metropolitana de Tránsito en enero del 2017, contrató al Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, para ejecutar el estudio que determine: " *EL NUEVO MODELO DE GESTIÓN DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR A SER IMPLEMENTADO A PARTIR DEL AÑO 2018 Y LA ELABORACIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACIÓN DEL ALIADO QUE OPERARÁ LOS CENTROS DE REVISIÓN.*"
Uno de los productos de la referida consultoría es el proyecto de *ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO*, esta ordenanza permitirá ejecutar el proceso que determine la mejor oferta para la operación de los Centros de Revisión una vez que se finalice el contrato con las actuales operadoras.
4. Con oficio N° 325-AMT-2017 de fecha 23 de agosto del 2017, el entonces Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, remitió al entonces Secretario de Movilidad, el *PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO*, adjuntando los resultados de la Consultoría: " *Nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión*"; para su consideración en el Concejo Metropolitano de Quito.

DESARROLLO:

La Agencia Metropolitana de Tránsito en enero del 2017, contrato al Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, para ejecutar la consultoría que determine: " *El nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión.*"

En el tomo I del primer producto contractual, el Consultor señala las posibles opciones existentes para los modelos de gestión del proceso de Revisión Técnica Vehicular que se pueden aplicar una vez concluido el actual contrato con las empresas operadoras de los Centros de Revisión. En la página 55 del producto contractual se señala lo siguiente:

" PROPUESTAS DE MODELOS DE IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO "

La elección de una u otra de las alternativas o escenarios que se van a plantear dependerá de las máximas autoridades del Municipio. El principal cometido es exponer las diferentes opciones, las ventajas e inconvenientes de cada una y su forma de implementación. Se van a plantear y estudiar los dos escenarios que se encuentran disponibles a nivel nacional: la creación de una empresa pública de Movilidad, Transporte Terrestre y Tránsito, que sea la encargada de realizar el procedimiento de delegación a la iniciativa privada mediante Alianza Estratégica, que es el instrumento legal disponible y la concesión directa por parte de la Autoridad Municipal, encargando la administración del contrato a una dependencia especializada, que en este caso sería la Agencia Metropolitana de Tránsito."

En este esquema el Consultor plantea como opciones la creación de una empresa pública misma que tendría total autonomía financiera tal, que todos sus ingresos excedentes no ejecutados, no deben ser devueltos al Estado Central ni tampoco al GAD que las creó, pues de acuerdo con la propia Ley Orgánica de Empresas Pública, al ser entidades sin fines de lucro, sus ingresos no ejecutados se convierten en activos patrimoniales.

La segunda opción es el esquema manejado actualmente, esto es que el Municipio del DMQ delega a una de sus unidades adscritas (en este caso la Agencia Metropolitana de Quito) la ejecución de la concesión u operación directa de los Centros de Revisión Técnica Vehicular. En cuanto tiene que ver con el aspecto financiero, la Unidad adscrita al MDMQ (en el caso actual la AMT) no podría gestionar directamente los recursos provenientes de la participación acordada con el operador, por lo que necesariamente los mismos tendrían que ingresar a las arcas municipales y solo podrían ser utilizados vía presupuesto.

En la página 61 del Tomo I del primer producto contractual el Consultor refiere los modos de implementación del proceso de Revisión Técnica Vehicular, independientemente de si el órgano rector es una empresa pública o una unidad adscrita al Municipio del DMQ, señalando lo siguiente:

" MODOS DE IMPLEMENTACIÓN

Independientemente del modelo de gestión que la autoridad local decidiese implementar (Empresa Pública o Unidad Técnica Adscrita), existen variantes de implementación que pueden ser empleadas.

Las variantes que internacionalmente se pueden emplear para el desarrollo de una Alianza Público Privada en torno a la RTV, son las siguientes:

- 1. Alianza Estratégica.*
- 2. Empresa de economía Mixta.*
- 3. Fideicomiso mercantil.*
- 4. Delegación*
- 5. Autorización*
- 6. Implementación por cuenta propia".*

PA

En el desarrollo del primer producto de la consultoría, el Consultor detalla cada una de las opciones planteadas para la implementación del proceso de Revisión Técnica Vehicular, planteando sus beneficios y sus desventajas. En la página 68 el Tomo I del primer producto contractual, hace mención a la implementación por cuenta propia a cargo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por intermedio de una de sus unidades adscritas (esto es sin la concesión del servicio a la empresa privada). Para efectos del presente informe, a continuación se transcribe textualmente los puntos desarrollados como parte de la consultoría sobre este planteamiento:

“ Implementación por cuenta propia

Esta opción, aun cuando está contemplada en la Ley de Tránsito, es posiblemente la que mayores aspectos negativos implica, los cuales se resumen a continuación:

- El volumen de inversión requerido para la implementación por cuenta propia de los Centros de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, es de alrededor de US\$ 10'000.000. Las tarifas de RTV que actualmente se encuentran vigentes en el Ecuador, consideran una recuperación paulatina de los valores de inversión, bajo un esquema de amortización a 10 años. En este caso, se debería considerar que, si el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito realiza esta inversión, contablemente al final de la actual gestión el mismo se consideraría un déficit, pues no habría transcurrido aún el tiempo necesario para su amortización.*
- El personal operativo de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, de acuerdo a las últimas enmiendas constitucionales, no puede ser contratado por la autoridad municipal bajo el código del trabajo, sino que debería ser contratado bajo la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa, lo que implica que sería personal municipal. Esto generaría eventuales dificultades en el caso de detectarse problemas de corrupción, pues dicho personal, al tener nombramiento, estaría sujeto a los beneficios legales que dicho cuerpo jurídico otorga.*
- La operación de una planta de RTV es un proceso complejo y costoso, por lo que, al valor de inversión, la autoridad debería sumarle un rubro para la contratación de un operador especializado que acompañe y capacite al personal operativo de planta durante un período de tiempo determinado. Esta inversión volvería aún más costosa la implementación y operación del sistema.*
- Los costos variables de una planta de RTV a menudo son altos y no pueden ser previstos presupuestariamente. Esta característica hace que la operación de la planta desde la esfera tradicional del sector público sea en la práctica inviable, pues el riesgo de paralización frecuente de las plantas sería muy elevado. Una alternativa podría ser la de conformar una empresa pública que desarrolle este trabajo, pero dadas las características de sus procesos de contratación (que deben cumplir con las disposiciones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública), vuelven igualmente compleja su actuación y generarían un riesgo significativamente alto de detención del servicio, por falta de repuestos e insumos para las líneas de RTV.*
- Vale destacar que el Reglamento para la Revisión Técnica de Vehículos a motor, contenido en la Resolución 070-DIR-2015-ANT, exige que, en*

un plazo no mayor a dos años, todo Centro de Revisión Técnica Vehicular Autorizado obtenga la acreditación bajo la norma INEN/ISO 17020. Esta norma exige en su primer acápite que las entidades de inspección de tipo A (un Centro de Revisión Técnica Vehicular solo puede ser entidad de tipo A), debe tener independencia de criterio de tercera parte, es decir, que no puede tener conflicto de intereses ni con la autoridad ni con el usuario. Siguiendo esta línea de pensamiento, un Centro de Revisión Técnica Vehicular que le pertenezca a la autoridad reguladora, rectora y/o de control, no podría obtener su acreditación INEN/ISO 17020 y, por tanto, no podría cumplir con lo dispuesto por la ANT.

Quien suscribe tampoco recomienda emplear esta alternativa, por considerarse muy riesgosa para la sostenibilidad del servicio y por las evidentes inviabilidades descritas."

COMPARACIÓN ENTRE ALTERNATIVAS

(...) Se aconseja descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV."

ANALISIS

Con base a las conclusiones emitidas por el Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, como parte de la consultoría: "El nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión" se analizan los siguientes aspectos:

1. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone de infraestructura propia para los Centros de Revisión Técnica Vehicular. Los Centros de Revisión existentes están construidos en terrenos de propiedad privada (a excepción del Centro Guajaló que según lo dispuesto en el adendum firmado en el año 2013 por la Secretaría de Movilidad y DANTON S.A., una vez culminado el plazo contractual el terreno y su infraestructura pasará a ser propiedad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y el nuevo Centro de Revisión y Matriculación Cristianía el mismo que está construido en un terreno que es propiedad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito), para la operación se requiere la adquisición de terrenos y la construcción de infraestructura. En el caso de mantener los mismos predios se optaría por la expropiación de los terrenos que contienen a la fecha toda la infraestructura de los Centros de Revisión. Si se decide utilizar otros terrenos se deberá considerar la construcción completa de toda la infraestructura.

Según el estudio realizado por el Consultor, el monto estimado para la adquisición de los terrenos donde actualmente se encuentran edificados los seis Centros de Revisión Técnica Vehicular es de 7.311.392,12 USD.

11

2. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone del recurso humano para la operación de los Centros de Revisión en las cantidades y con la formación descrita a continuación con base a la actual operación:

Cargo o Función	Formación Profesional	Cantidad de funcionarios
Jefe de Centro	Ingeniero mecánico o afín	6
Supervisor de Centro	Ingeniero mecánico o afín	6
Inspector de línea	Ingeniero o tecnólogo en mecánica automotriz	60
Conductores	Chofer profesional	48
Guardias de seguridad	Bachilleres capacitados	18
Personal de limpieza	Bachiller capacitado	12
TOTAL		150

3. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone de los equipos, repuestos e implementos necesarios para el reemplazo, calibración y mantenimiento de los equipos de diagnóstico automotriz de las líneas de inspección técnica vehicular existentes. Los equipos existentes son de marca MAHA de origen Alemán y sus partes y piezas son importadas bajo pedido a través de su representante legal en el Ecuador. Para el caso de entidades privadas es factible la compra de repuestos de alta rotación para su almacenamiento temporal, no obstante para el caso de la administración pública, la adquisición de partes, piezas y repuestos se debe ejecutar con plena justificación (no por adelantado antes de que los equipos presenten fallas en el funcionamiento). A esto se debe sumar que la Consultoría determinó que aproximadamente el 70% de los equipos existentes deben ser reemplazados debido a que a la fecha su tecnología está descontinuada.

CONCLUSIONES.

1. Según el criterio emitido por el consultor, la inversión mínima para la operación de los Centros directamente por el Municipio del DMQ es de 10.000.000 USD, esto para la adquisición de los terrenos donde están construidos los Centros, actualización de los equipos que tienen más de 15 años operando, y actualización de la plataforma informática. Esta inversión inicial, contemplando las tasas del servicio público de Revisión Técnica Vehicular, (dispuestas por la Ordenanza Metropolitana 0336) será recuperada en aproximadamente 10 años de operación. A esto se debe considerar otros gastos de operación como son pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos, entre otros.
2. El Consultor considera la contratación de personal para la operación de los Centros de Revisión, haciendo referencia que bajo la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa será complejo y demoroso la toma de acciones en caso de requerir la desvinculación del personal contratado. Adicional a esto se deberá contar con presupuesto para el pago de sueldos a los funcionarios (aproximadamente 150 personas para operar los seis centros de revisión más personal técnico de soporte en el área de sistemas, personal especialista en el mantenimiento de los equipos de las líneas de inspección, personal de limpieza de las instalaciones, personal de seguridad, entre otros).
3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivos de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de

repuestos e insumos, los mismos que desde el aparato Municipal deberán adquirirse por los procesos de contratación determinados en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. Estos procesos, para su aplicación implican un tiempo relativamente extenso si se considera que la inexistencia de un elemento implicaría la paralización total o parcial de la operación de una línea de inspección, disminuyendo la capacidad de atención a los usuarios y la calidad del servicio. La variedad de repuestos que se requieren para la operación de las líneas de RTV, dificultan su adquisición previa a cualquier daño en los equipos para su almacenamiento, además que existen normativas expresas de la Contraloría General del Estado respecto de la adquisición de bins que no serán utilizados de forma inmediata.

4. A criterio del Consultor, si los Centros de Revisión son operados desde el Municipio del DMQ de forma directa, resulta imposible cumplir con lo dispuesto por la Agencia Nacional de Tránsito en su resolución 070-DIR-2015-ANT, en lo referente a la acreditación bajo la norma INEN/ISO 17020 ya que existe conflicto de intereses entre la autoridad Municipal y los usuarios de la Revisión Técnica Vehicular.

RECOMENDACIONES.-

1. Se recomienda acoger el criterio emitido por la Consultoría quien sugiere: *" descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV "*
2. Se recomienda acoger el criterio emitido por la Consultoría en cuanto a que si se opta por la decisión de que el Municipio del DMQ opere de forma directa los Centros de Revisión Técnica Vehicular sin la intervención de la empresa privada, una opción que atenuará de alguna forma las limitaciones referidas, será la creación de una Empresa Pública Metropolitana de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, que tenga independencia administrativa, legal y financiera.

Con sentimientos de distinguida consideración,

Atentamente

Ing. Pedro Abril
DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaborado por:	Edgar Muñoz	AMT-DRAV	2018/09/26	GA

Ejemplar 1: María José Espinoza
Ejemplar 2: Archivo Dirección de Registro y Administración Vehicular
Digital: Red de la Dirección de Registro y Administración Vehicular

SECRETARÍA CONCEJALÍA	RECIBIDO: <i>Mauricio Rodas</i>
	FECHA: <i>05/10/2018</i>
	HORA: <i>11H22</i>
	FIRMA: <i>[Firma]</i>
EDDY SÁNCHEZ CUENCA CONCEJAL	QUITO

Oficio No.: SG- 3196
Quito D.M., 05 OCT. 2018
Ticket GDOC: 2018-148427

Licenciado
Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión de Movilidad
Presente

Asunto: Revisión requisitos formales proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado.

De mi consideración:

En atención al oficio No. A 0334, de 2 de octubre de 2018, recibido en esta Secretaría el 3 de octubre del mismo año, por el cual el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, remite el proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al sector privado; y, de conformidad con lo previsto en el literal a) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, esta Secretaría ha procedido a realizar la revisión de los requisitos formales de dicho proyecto, previo al envío a la Comisión competente en función de la materia, respecto de lo cual me permito informar lo siguiente:

- El proyecto de Ordenanza en referencia cumple los requisitos previstos en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, así como en la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 074, es decir, se refiere a una sola materia, contiene exposición de motivos, considerandos y articulado correspondiente.

En tal virtud, remito el proyecto de Ordenanza en referencia a la Comisión de su Presidencia, a fin de que en cumplimiento de lo establecido en el literal b) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, se sirvan incluir, en un plazo máximo de 15 días, el conocimiento del mismo en sesión de la Comisión de Movilidad.

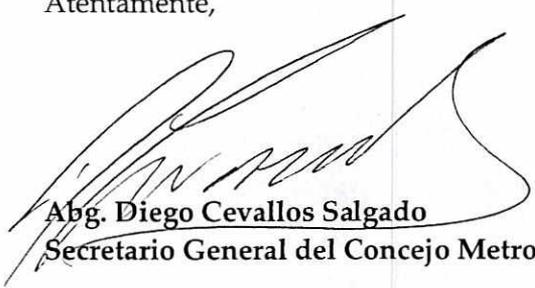
Se deja constancia de que la presente revisión de formalidades se realiza sin perjuicio del ejercicio de las competencias de las Comisiones, como órganos asesores del Cuerpo Edilicio, y las distintas dependencias municipales, con relación a la revisión de la oportunidad técnica, jurídica y legislativa del proyecto en referencia.

Página 1 de 2

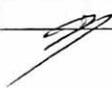
Finalmente, me permito informar a usted que el proyecto en referencia ya se encuentra disponible para consulta pública en el portal de "Concejo Abierto de Quito", gobiernoabierto.quito.gob.ec, Sección Transparencia, Normativa, con el fin de que la ciudadanía pueda seguimiento al mismo, y de ser el caso, ejerzan el derecho a acreditarse en la silla vacía.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,



Abg. Diego Cevallos Salgado
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	D. Cevallos	Secretaría	2018-10-05	

Ejemplar 1: Destinatarios
Ejemplar 2: Archivo numérico
Ejemplar 3: Archivo de antecedentes
Ejemplar 4: Secretaría General del Concejo
CC: **Con copia junto con expediente original**
Ejemplar 5: Secretaría de las Comisión de Movilidad
CC: **Con copia para conocimiento**
Ejemplar 6: Alcaldía Metropolitana
Ejemplar 7: Secretaría de Movilidad
Ejemplar 8: Agencia Metropolitana de Tránsito

Quito, **02 OCT 2018**

Oficio No. **A 0334**



Abogado
Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO
Presente

Ref. Trámite No.2018-148427 ✓

Asunto: Proyecto de "Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al Sector Privado"

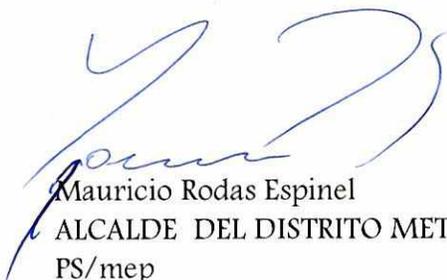
De mi consideración:

El ingeniero Alfredo León Banderas, Secretario de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, mediante oficio No. SM-1204-2018-1884 de 28 de septiembre de 2018 presenta el proyecto de "Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito y que autoriza su delegación al Sector Privado", que tiene como propósito armonizar la normativa metropolitana a las disposiciones legales vigentes.

En ejercicio de la atribución prevista en los artículos 60, d) y 90 d) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD, remito a usted el referido proyecto y sus antecedentes a efectos de que sea puesto en conocimiento de la Comisión Permanente que corresponda, previo a su tratamiento en el seno del Concejo Metropolitano.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,

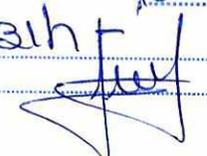


Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
PS/mep

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: **03 OCT 2018** Hora **16:09**

Nº. HOJAS **-21h+**

Recibido por: 

Adjunto: lo indicado

OFICIO No. AMT-2018-0916
DM. Quito, 27 de septiembre de 2018

Ingeniero
Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente. –

Asunto: Informe Técnico. Respaldo proyecto Ordenanza Metropolitana

De mi consideración:

En atención al Oficio No. SM-1810 de 25 de septiembre de 2018 mediante el cual solicita sean remitidos los informes ampliados y concluyentes de que la Agencia Metropolitana de Tránsito no cuenta con la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la Revisión Técnica Vehicular, al respecto manifiesto:

Mediante Oficio No. AMT-2018-0289 de fecha 21 de mayo de 2018, se remitió el Memorando No. AMT-DRAV-2018-787 de 9 de mayo de 2018, suscrito por el ingeniero Pedro Abril, Director de Registro y Administración Vehicular de esta Agencia, que contiene el Informe Técnico mediante el cual, conforme lo requerido por la Secretaría de Movilidad, se expone los resultados respecto a la revisión técnica vehicular de la Consultoría: "*ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES*" que llevó a cabo esta Entidad en el año 2017. Al informe señalado se anexó un CD que contiene los productos de dicha consultoría.

Adicionalmente, con OFICIO No. AMT-2018-0443 de 21 de junio de 2018, se remitió el Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035 de 15 de junio del 2018. del Director de Registro y Administración Vehicular. con un informe pormenorizado referente a la capacidad de la AMT para asumir directamente el proceso de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito. el mismo que, en base a los resultados de los estudios de la Consultoría: "*ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES*", señala lo siguiente:

1. La inversión mínima para la operación de los Centros de Revisión Vehicular directamente por el Municipio del DMQ es de USD 10.000.000,00. Esta inversión sería recuperada en aproximadamente 10 años de operación. La inversión incluye la adquisición de los terrenos donde están construidos estos centros. actualización de los equipos que tienen más de 15 años operando y actualización de la plataforma informática. Además. se debe considerar entre otros gastos, el pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos.
2. El Consultor considera la contratación de personal para la operación de los Centros de Revisión. por lo tanto. se requiere de un presupuesto para el pago de sueldos (aproximadamente 150 personas), más el personal técnico de soporte en el área de sistemas. personal especialista en el mantenimiento de los equipos de las líneas de inspección, personal de limpieza de las instalaciones, personal de seguridad. entre otros.

3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivo de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de repuestos e insumos que a través de la Municipalidad deberán acogerse a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, con las posibles demoras que puedan existir en los procesos.
4. A criterio del Consultor, señala que, si los Centros de Revisión son operados desde el Municipio del D MQ en forma directa, no sería posible cumplir con lo dispuesto en la Resolución No. 070-DIR-2015-ANT. en cuanto tiene referencia a la acreditación obligatoria bajo la norma INEN/ISO 17020, por existir conflicto de intereses entre la autoridad Municipal y los usuarios de la Revisión Técnica Vehicular.

Por lo expuesto, el Consultor en su estudio recomienda:

1. *Descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV.*
2. *Si se opta por la decisión de que el Municipio del DMQ opere de forma directa los Centros de Revisión Técnica Vehicular sin la intervención de la empresa privada, una opción que atenuará de alguna forma las limitaciones referidas en la consultoría será la creación de una Empresa Pública Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que cuente con independencia administrativa, legal y financiera.*

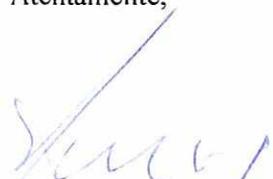
Considerando que los productos de la consultoría: "ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES", son nuestros parámetros técnicos y especializados para tomar las decisiones del caso, es necesario acogernos a las recomendaciones del Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, por lo que, en cuanto a su consulta de que: "**si en la Institución que usted dirige existe o no la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular**", es evidente que la Institución como tal no tiene la capacidad técnica ni económica para asumir esta responsabilidad, adicionalmente que no estaríamos cumpliendo con lo dispuesto en la Resolución No. 070-DIR-2015-ANT, para que los Centros de Revisión cumplan con la acreditación obligatoria de la norma INEN/ISO 17020.

Con estos antecedentes y a fin de atender su requerimiento, adjunto me permito enviar el Memorando No. AMT-DRAV-2018-1740 de 26 de septiembre de 2018, mediante el cual, el ingeniero Pedro Abril, Director de Registro y Administración Vehicular de la AMT, emite un informe ratificatorio y concluyente, recomendando: "*acoger el criterio emitido por la Consultoría quien sugiere: descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV.*"

En tal virtud, se considera que el Proyecto de "Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado", es una de las vías idóneas para la gestión de este proceso.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,


Julio Henry Puga Mata
**DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO**



Adj.: Oficio No. AMT-2018-0289
Oficio No. AMT-2018-0443
Memorando No. AMT-DRAV-2018-1740

Acción	Siglas responsables	Siglas unidades	Fecha	Sumilla
Aprobado por:	R. Romero	AL	27/09/2018	
Revisado por:	P. Moncayo	CAL	27/09/2018	
Elaborado por:	C. Trujillo	FAL	27/09/2018	

Ejemplar 1: Secretaría de Movilidad
Ejemplar 2: Dirección General Metropolitana AMT
Ejemplar 3: Asesoría Legal

OFICIO No. AMT-2018-0289
DM. Quito, 21 de mayo de 2018

Ingeniero
Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente. –



Asunto: Informe Técnico Respaldo proyecto
Ordenanza Metropolitana

De mi consideración:

Me refiero al Oficio No. SM-0684-2018 de fecha 19 de abril de 2018, mediante el cual solicita: *“Como parte de la documentación que se requiere enviar a la Comisión de Movilidad, como respaldo para la discusión del Proyecto de la “Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado”, es necesario contar con un informe técnico [...].*

Al respecto, adjunto me permito enviar el Memorando No. AMT-DRAV-2018-787 de 9 de mayo de 2018, suscrito por el ingeniero Pedro Abril, Director de Registro y Administración Vehicular de esta Agencia, que contiene el Informe Técnico mediante el cual, conforme lo requerido por la Secretaría de Movilidad, se expone los resultados respecto a la revisión técnica vehicular de la Consultoría: *“ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES”* que llevó a cabo esta Entidad en el año 2017. Al informe señalado se anexa un CD que contiene los productos de dicha consultoría.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,


Julio Henry Puga (Mat.)
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO




30.05.2018
14440



Adj.: Memorando No. AMT-DRAV-2018-787 y un CD

Acción	Siglas responsables	Siglas unidades	Fecha	Sumilla
Aprobado por:	R. Romero	AL		<i>[Signature]</i>
Revisado por:	T. Sampedro	CAL		<i>[Signature]</i>
Elaborado por:	C. Trujillo	FAL	21/05/2018	<i>[Signature]</i>

Ejemplar 1: Secretaría de Movilidad
Ejemplar 2: Dirección General Metropolitana AMT
Ejemplar 3: Asesoría Legal

OFICIO No. AMT-2018-0443
DM. Quito, 21 de junio de 2018

Ingeniero
Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente. –

QUITO MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO
ASESORIA LEGAL
RECIBIDO

Fecha: 21 JUN 2018

Recibido por: [Firma]

No. Hojas: 5 + 1cd. 12443

Asunto: Sobre Centros de Revisión Técnica Vehicular
Ref.: GDOC Ticket No. 2018-088469

De mi consideración:

Mediante Oficio No. SM-1025/2018 de 12 de junio de 2018 ingresado con el Ticket No. 2018-088469 de la misma fecha, mediante el cual solicita: "[...] elaborar un informe en el que se haga constar, si en la Institución que usted dirige existe o no capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular; así como, independiente de lo que en el informe se manifieste, se digne generar las recomendaciones que sustenten el resultado del informe." Al respecto manifiesto:

Mediante Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035 de 15 de junio del 2018, que adjunto, el Director de Registro y Administración Vehicular, en base a su requerimiento, emitió un informe pormenorizado referente a la capacidad de la AMT para asumir directamente el proceso de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, el mismo, en base a los resultados de los estudios de la Consultoría: "ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES", señala lo siguiente:

1. La inversión mínima para la operación de los Centros de Revisión Vehicular directamente por el Municipio del DMQ es de USD 10.000.000,00. Esta inversión sería recuperada en aproximadamente 10 años de operación. La inversión incluye la adquisición de los terrenos donde están construidos estos centros, actualización de los equipos que tienen más de 15 años operando y actualización de la plataforma informática. Además, se debe considerar entre otros gastos, el pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos.
2. El Consultor considera la contratación de personal para la operación de los Centros de Revisión, por lo tanto, se requiere de un presupuesto para el pago de sueldos

(aproximadamente 150 personas), más el personal técnico de soporte en el área de sistemas, personal especialista en el mantenimiento de los equipos de las líneas de inspección, personal de limpieza de las instalaciones, personal de seguridad entre otros.

3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivo de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de repuestos e insumos que a través de la Municipalidad deberán acogerse a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, con las posibles demoras que puedan existir en los procesos.
4. A criterio del Consultor, señala que, si los Centros de Revisión son operados desde el Municipio del D MQ en forma directa, no sería posible cumplir con lo dispuesto en la Resolución No. 070-DIR-2015-ANT, en cuanto tiene referencia a la acreditación obligatoria bajo la norma INEN/ISO 17020, por existir conflicto de intereses entre la autoridad Municipal y los usuarios de la Revisión Técnica Vehicular.

Por lo expuesto, el Consultor en su estudio recomienda:

1. *Descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV.*
2. *Si se opta por la decisión de que el Municipio del DMQ opere de forma directa los Centros de Revisión Técnica Vehicular sin la intervención de la empresa privada, una opción que atenuará de alguna forma las limitaciones referidas en la consultoría será la creación de una Empresa Pública Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que cuente con independencia administrativa, legal y financiera.*

Considerando que los productos de la consultoría: "ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES", son nuestros parámetros técnicos y especializados para tomar las decisiones del caso es necesario acogernos a las recomendaciones del Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, por lo que, en cuanto a su consulta de que: **"si en la Institución que usted dirige existe o no la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular"**, es evidente que la Institución como tal no tiene la capacidad técnica ni económica para asumir esta responsabilidad, adicionalmente que no estaríamos cumpliendo con lo dispuesto en la Resolución No. 070-DIR-2015-ANT, para que los Centros de Revisión cumplan con la acreditación obligatoria de la norma INEN/ISO 17020

En tal virtud, se considera que el Proyecto de "Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado", que fue enviada a la Secretaría de Movilidad, es una de las vías idóneas para la gestión de este proceso, por lo cual agradeceremos que previo su análisis se ponga a consideración de la Comisión de Movilidad.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,


Julio Henry Puga Mata
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO



Para conocimiento: Ing. Pedro Abril
Director de Registro y Administración Vehicular

Adj.: Copia Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035
1 CD con copia del primer producto de la Consultoría

Acción	Siglas responsables	Siglas unidad es	Fecha	Sumilla
Aprobado por:	R. Romero	AL		
Elaborado por:	C. Trujillo	FAL	20/06/2018	

Ejemplar 1: Secretaría de Movilidad
Ejemplar 2: Dirección de Registro y Administración Vehicular
Ejemplar 3: Dirección General Metropolitana AMT
Ejemplar 4: Asesoría Legal

Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035

Para: Crnl. Julio Puga M.
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO - AMT

CC: Ab. Rothman Romero
ASESORA LEGAL- AMT

De: Ing. Pedro Abril
DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR AMT

Fecha: 15 de Junio de 2018

Asunto: Atención al oficio SM-1025-2018. Informe referente a capacidad de la AMT para asumir directamente el proceso de Revisión Técnica Vehicular del DMQ.

QUITO		AGENCIA LEGAL	
Fecha: 20 JUN 2018		9:50	
Recibido por: [Firma]		Firma: [Firma]	
No. Hojas: 6+		[Firma]	
[Firma]		[Firma]	

Me refiero al oficio N° SM-1025-2018, mismo que ingresó a la Dirección General de la Agencia Metropolitana de Tránsito el 13 de junio del 2018 y es sumillado para su atención por la Dirección de Registro y Administración Vehicular, con fecha de recepción 14 de junio del 2018, en el cual se solicita: " (...) se sirva elaborar un informe en el que se haga constar, si en la Institución que usted dirige existe o no capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular; así como, independiente de lo que en el informe se manifieste, se digne generar las recomendaciones que sustenten el resultado del informe"

ANTECEDENTES:

1. Con fecha 21 de enero de 2013, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, debidamente representado por la Secretaría de Movilidad y su máxima autoridad; firmó un adendum al contrato de inversión privada y prestación de servicios suscrito entre la Corporación Centros de Revisión y Control Vehicular y las empresas operadoras de los Centros de Revisión: Consorcio ITLS y Compañía DANTON S.A., para la ampliación del plazo del contrato de operación de los Centros de Revisión por el lapso de cinco años, con la condición de realizar dos reinversiones de capital equivalentes cada una al 20% de la inversión inicial. Este adendum establece en su numeral 4.5. PLAZO DE RENOVACIÓN.- lo siguiente:
" Las partes convienen en que la presente renovación contractual regirá del 01 de marzo del 2013 hasta el 31 de diciembre del 2017 "
2. Con fecha 7 de diciembre del 2017, la Secretaría de Movilidad suscribe el " ACTA DE PRÓRROGA DEL CONTRATO PRINCIPAL SUSCRITO CON LA COMPAÑÍA DANTON S.A. DE FECHA 14 DE OCTUBRE DEL 2002 Y DEL CONTRATO PRINCIPAL SUSCRITO CON EL CONSORCIO ITLS DE FECHA 16 DE AGOSTO DE 2002 ". Mediante esta acta se suspende el plazo de ejecución de los contratos para la operación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, basándose en la cláusula décima segunda.- PRORROGA DE PLAZO, de los contratos firmados por ITLS y DANTON en el año 2002. El plazo se suspende hasta la entrega definitiva del nuevo Centro de Revisión Técnica y Matriculación Vehicular Cristianía.
3. La Agencia Metropolitana de Tránsito en enero del 2017, contrató al Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, para ejecutar el estudio que determine: " EL NUEVO MODELO DE GESTIÓN DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR A SER IMPLEMENTADO A PARTIR DEL AÑO 2018 Y LA ELABORACIÓN DE LOS

TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACIÓN DEL ALIADO QUE OPERARÁ LOS CENTROS DE REVISIÓN."

Uno de los productos de la referida consultoría es el proyecto de *ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO*, esta ordenanza permitirá ejecutar el proceso que determine la mejor oferta para la operación de los Centros de Revisión una vez que se finalice el contrato con las actuales operadoras.

4. Con oficio N° 325-AMT-2017 de fecha 23 de agosto del 2017, el entonces Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Ing. Fausto Miranda Lara, remitió al entonces Secretario de Movilidad, Ab. Darío Tapia Rivera, el *PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO*, adjuntando los resultados de la Consultoría: "*Nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión*"; para su consideración en el Concejo Metropolitano de Quito.
5. Con oficio N° SM-0684-2018 de fecha 19 de abril del 2018, dirigido al Señor Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Crnl. Julio Puga Mata, la Secretaria de Movilidad (e), Ab. Andrea Flores Andino, solicita lo siguiente:
" Como parte de la documentación que se requiere enviar a la Comisión de Movilidad, como respaldo para la discusión del Proyecto de la " Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado", es necesario contar con un informe técnico, mediante el cual se exponga los resultados de la Consultoría que llevó a cabo la Agencia Metropolitana de Tránsito, respecto la revisión técnica vehicular, así como también se establezcan las condiciones técnicas mínimas de este proceso de revisión técnica vehicular. En tal virtud, solicito a usted se remita de manera urgente a esta Secretaría dicho informe técnico para ponerlo en conocimiento de la Comisión de Movilidad".

El oficio N° SM-0684-2018, fue sumillado el 02 de mayo del 2018 a la Dirección de Registro y Administración Vehicular de la Agencia Metropolitana de Tránsito para su atención, en respuesta con memorando AMT-DRAV-2018-0787 de fecha 09 de mayo del 2018, dirigido al Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Crnl. Julio Puga Mata, con copia al Asesor Legal de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Ab. Rothman Romero, se entregó el informe solicitado por la Secretaria de Movilidad mediante el oficio SM-0684-2018.

DESARROLLO:

La Agencia Metropolitana de Tránsito en enero del 2017, contrato al Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, para ejecutar la consultoría que determine: "*El nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión.*"

En el tomo I del primer producto contractual, el Consultor señala las posibles opciones existentes para los modelos de gestión del proceso de Revisión Técnica Vehicular que se pueden aplicar una vez concluido el actual contrato con las empresas operadoras de los Centros de Revisión. En la página 55 del producto contractual se señala lo siguiente:

" PROPUESTAS DE MODELOS DE IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO "

La elección de una u otra de las alternativas o escenarios que se van a plantear dependerá de las máximas autoridades del Municipio. El principal cometido es exponer las diferentes opciones, las ventajas e inconvenientes de cada una y su forma de implementación. Se van a plantear y estudiar los dos escenarios que se encuentran disponibles a nivel nacional: la creación de una empresa pública de Movilidad, Transporte Terrestre y Tránsito, que sea la encargada de realizar el procedimiento de delegación a la iniciativa privada mediante Alianza Estratégica, que es el instrumento legal disponible y la concesión directa por parte de la Autoridad Municipal, encargando la administración del contrato a una dependencia especializada, que en este caso sería la Agencia Metropolitana de Tránsito."

En este esquema el Consultor plantea como opciones la creación de una empresa pública misma que tendría total autonomía financiera tal, que todos sus ingresos excedentes no ejecutados, no deben ser devueltos al Estado Central ni tampoco al GAD que las creó, pues de acuerdo con la propia Ley Orgánica de Empresas Públicas, al ser entidades sin fines de lucro, sus ingresos no ejecutados se convierten en activos patrimoniales.

La segunda opción es el esquema manejado actualmente, esto es que el Municipio del DMQ delega a una de sus unidades adscritas (en este caso la Agencia Metropolitana de Quito) la ejecución de la concesión u operación directa de los Centros de Revisión Técnica Vehicular. En cuanto tiene que ver con el aspecto financiero, la Unidad adscrita al MDMQ (en el caso actual la AMT) no podría gestionar directamente los recursos provenientes de la participación acordada con el operador, por lo que necesariamente los mismos tendrían que ingresar a las arcas municipales y solo podrían ser utilizados vía presupuesto.

En la página 61 del Tomo I del primer producto contractual el Consultor refiere los modos de implementación del proceso de Revisión Técnica Vehicular, independientemente de si el órgano rector es una empresa pública o una unidad adscrita al Municipio del DMQ, señalando lo siguiente:

" MODOS DE IMPLEMENTACIÓN "

Independientemente del modelo de gestión que la autoridad local decidiese implementar (Empresa Pública o Unidad Técnica Adscrita), existen variantes de implementación que pueden ser empleadas.

Las variantes que internacionalmente se pueden emplear para el desarrollo de una Alianza Público Privada en torno a la RTV, son las siguientes:

- 1. Alianza Estratégica.*
- 2. Empresa de economía Mixta.*

3. Fideicomiso mercantil.
4. Delegación
5. Autorización
6. Implementación por cuenta propia".

En el desarrollo del primer producto de la consultoría, el Consultor detalla cada una de las opciones planteadas para la implementación del proceso de Revisión Técnica Vehicular, planteando sus beneficios y sus desventajas. En la página 68 el Tomo I del primer producto contractual, hace mención a la implementación por cuenta propia a cargo el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por intermedio de una de sus unidades adscritas (esto es sin la concesión del servicio a la empresa privada). Para efectos del presente informe, a continuación se transcribe textualmente los puntos desarrollados como parte de la consultoría sobre este planteamiento:

"Implementación por cuenta propia

Esta opción, aun cuando está contemplada en la Ley de Tránsito, es posiblemente la que mayores aspectos negativos implica, los cuales se resumen a continuación:

- El volumen de inversión requerido para la implementación por cuenta propia de los Centros de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, es de alrededor de US\$ 10'000.000. Las tarifas de RTV que actualmente se encuentran vigentes en el Ecuador, consideran una recuperación paulatina de los valores de inversión, bajo un esquema de amortización a 10 años. En este caso, se debería considerar que, si el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito realiza esta inversión, contablemente al final de la actual gestión el mismo se consideraría un déficit, pues no habría transcurrido aún el tiempo necesario para su amortización.*
- El personal operativo de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, de acuerdo a las últimas enmiendas constitucionales, no puede ser contratado por la autoridad municipal bajo el código del trabajo, sino que debería ser contratado bajo la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa, lo que implica que sería personal municipal. Esto generaría eventuales dificultades en el caso de detectarse problemas de corrupción, pues dicho personal, al tener nombramiento, estaría sujeto a los beneficios legales que dicho cuerpo jurídico otorga.*
- La operación de una planta de RTV es un proceso complejo y costoso, por lo que, al valor de inversión, la autoridad debería sumarle un rubro para la contratación de un operador especializado que acompañe y capacite al personal operativo de planta durante un periodo de tiempo determinado. Esta inversión volvería aún más costosa la implementación y operación del sistema.*
- Los costos variables de una planta de RTV a menudo son altos y no pueden ser previstos presupuestariamente. Esta característica hace que la operación de la planta desde la esfera tradicional del sector público sea en la práctica inviable, pues el riesgo de paralización frecuente de las plantas sería muy elevado. Una alternativa podría ser la de conformar una empresa pública que desarrolle este trabajo, pero dadas las características de sus procesos de contratación (que deben cumplir con las disposiciones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública), vuelven igualmente compleja su actuación y*

generarían un riesgo significativamente alto de detención del servicio, por falta de repuestos e insumos para las líneas de RTV.

• Vale destacar que el Reglamento para la Revisión Técnica de Vehículos a motor, contenido en la Resolución 070-DIR-2015-ANT, exige que, en un plazo no mayor a dos años, todo Centro de Revisión Técnica Vehicular Autorizado obtenga la acreditación bajo la norma INEN/ISO 17020. Esta norma exige en su primer acápite que las entidades de inspección de tipo A (un Centro de Revisión Técnica Vehicular solo puede ser entidad de tipo A), debe tener independencia de criterio de tercera parte, es decir, que no puede tener conflicto de intereses ni con la autoridad ni con el usuario. Siguiendo esta línea de pensamiento, un Centro de Revisión Técnica Vehicular que le pertenezca a la autoridad reguladora, rectora y/o de control, no podría obtener su acreditación INEN/ISO 17020 y, por tanto, no podría cumplir con lo dispuesto por la ANT.

Quien suscribe tampoco recomienda emplear esta alternativa, por considerarse muy riesgosa para la sostenibilidad del servicio y por las evidentes inviabilidades descritas."

COMPARACIÓN ENTRE ALTERNATIVAS

(...) Se aconseja descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV."

CONCLUSIONES.

Acogiendo los resultados de la consultoría contratada por la Agencia Metropolitana de Tránsito, para estar en condiciones de operar de forma directa los Centros de Revisión se debe tomar en cuenta los siguientes aspectos:

1. Según el criterio emitido por el consultor, la inversión mínima para la operación de los Centros directamente por el Municipio del DMQ es de 10.000.000 USD, esto para la adquisición de los terrenos donde están construidos los Centros, actualización de los equipos que tienen más de 15 años operando, y actualización de la plataforma informática. Esta inversión inicial, contemplando las tasas del servicio público de Revisión Técnica Vehicular, (dispuestas por la Ordenanza Metropolitana 0336) será recuperada en aproximadamente 10 años de operación. A esto se debe considerar otros gastos de operación como son pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos, entre otros.
2. El Consultor considera la contratación de personal para la operación de los Centros de Revisión, haciendo referencia que bajo la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa será complejo y demoroso la toma de acciones en caso de requerir la desvinculación del personal contratado. Adicional a esto se deberá contar con presupuesto para el pago de sueldos a los funcionarios (aproximadamente 150 personas para operar los seis centros de revisión más personal técnico de soporte en el área de sistemas, personal especialista en el mantenimiento de los equipos de las líneas de inspección, personal de limpieza de las instalaciones, personal de seguridad, entre otros).

GP

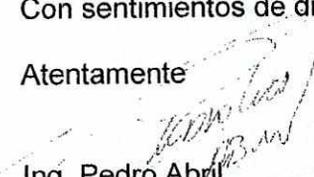
3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivos de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de repuestos e insumos, los mismos que desde el aparato Municipal deberán adquirirse por los procesos de contratación determinados en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. Estos procesos, para su aplicación implican un tiempo relativamente extenso si se considera que la inexistencia de un elemento implicaría la paralización total o parcial de la operación de una línea de inspección, disminuyendo la capacidad de atención a los usuarios y la calidad del servicio. La variedad de repuestos que se requieren para la operación de las líneas de RTV, dificultan su adquisición previa a cualquier daño en los equipos para su almacenamiento, además que existen normativas expresas de la Contraloría General del Estado respecto de la adquisición de bienes que no serán utilizados de forma inmediata.
4. A criterio del Consultor, si los Centros de Revisión son operados desde el Municipio del DMQ de forma directa, resulta imposible cumplir con lo dispuesto por la Agencia Nacional de Tránsito en su resolución 070-DIR-2015-ANT, en lo referente a la acreditación bajo la norma INEN/ISO 17020 ya que existe conflicto de intereses entre la autoridad Municipal y los usuarios de la Revisión Técnica Vehicular.

RECOMENDACIONES.-

1. El Consultor en el primer producto contractual sugiere: " descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV "
2. El Consultor indica que si se opta por la decisión de que el Municipio del DMQ opere de forma directa los Centros de Revisión Técnica Vehicular sin la intervención de la empresa privada, una opción que atenuará de alguna forma las limitaciones referidas en la consultoría, será la creación de una Empresa Pública Metropolitana de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, que tenga independencia administrativa, legal y financiera.

Con sentimientos de distinguida consideración,

Atentamente


Ing. Pedro Abril

DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO

Adjunto: CD con una copia del primer producto (Tomos I y II) de la consultoría NUEVO MODELO DE GESTIÓN DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR A SER IMPLEMENTADO A PARTIR DEL AÑO 2018 Y LA ELABORACIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACIÓN DEL ALIADO QUE OPERARÁ LOS CENTROS DE REVISIÓN

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaborado por:	Edgar Muñoz	AMT-DRAV	2018/06/15	

Ejemplar 1: Julio Puga Mata, Director General Metropolitano AMT
Ejemplar 2: Rothman Romero, Asesor Legal de la AMT
Ejemplar 3: Archivo Dirección de Registro y Administración Vehicular
Digital: Red de la Dirección de Registro y Administración Vehicular

Memorando No. AMT-DRAV-2018-1740

Para: María José Espinoza
RESPONSABLE DE COMPRAS PÚBLICAS - AMT

De: Pedro Abril
DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR AMT

Fecha: 26 de septiembre de 2018

Asunto: Atención al memorando UCP-371-AMT-2018, informe sobre capacidad de la AMT para la operación de los Centros de RTV.

Me refiero al memorando UCP-371-AMT-2018, de fecha 26 de septiembre del 2018, mediante el cual se adjunta una copia del oficio SM-1810-2018 en el cual el Secretario de Movilidad se dirige al Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito y señala lo siguiente: *" En reunión de fecha 13 de septiembre de 2018, el Ab. Joffrey Cadena de la Procuraduría Metropolitana solicitó de forma verbal a su delegada, Ab. María José Espinoza, que la AMT elabore los informes ampliados concluyentes que la Agencia Metropolitana de Tránsito no cuenta con la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la Revisión Técnica Vehicular. Estos informes forman parte del proyecto de Ordenanza, en razón que aún no han sido enviados, solicito sean remitidos en un plazo no prorrogable del 48 horas "*

Con oficio N° SM-1025-2018, suscrito por el Secretario de Movilidad, el mismo que ingresó a la Dirección General de la Agencia Metropolitana de Tránsito el 13 de junio del 2018 y es sumillado para su atención por la Dirección de Registro y Administración Vehicular de la Agencia Metropolitana de Tránsito, con fecha de recepción 14 de junio del 2018, se solicitó: *" (...) se sirva elaborar un informe en el que se haga constar, si en la Institución que usted dirige existe o no capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular; así como, independiente de lo que en el informe se manifieste, se digne generar las recomendaciones que sustenten el resultado del informe"*. Con memorando AMT-DRAV-2018-1035 de fecha 15 de junio del 2018, se remitió al Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito el informe solicitado en el oficio N° SM-1025-2018.

ANTECEDENTES:

1. Con fecha 21 de enero de 2013, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, debidamente representado por la Secretaría de Movilidad y su máxima autoridad; firmó un adendum al contrato de inversión privada y prestación de servicios suscrito entre la Corporación Centros de Revisión y Control Vehicular y las empresas operadoras de los Centros de Revisión: Consorcio ITLS y Compañía DANTON S.A., para la ampliación del plazo del contrato de operación de los Centros de Revisión por el lapso de cinco años, con la condición de realizar dos reinversiones de capital equivalentes cada una al 20% de la inversión inicial. Este adendum establece en su numeral 4.5. PLAZO DE RENOVACIÓN.- lo siguiente:

" Las partes convienen en que la presente renovación contractual regirá del 01 de marzo del 2013 hasta el 31 de diciembre del 2017 "

2. Con fecha 7 de diciembre del 2017, la Secretaría de Movilidad suscribe el " *ACTA DE PRÓRROGA DEL CONTRATO PRINCIPAL SUSCRITO CON LA COMPAÑÍA DANTON S.A. DE FECHA 14 DE OCTUBRE DEL 2002 Y DEL CONTRATO PRINCIPAL SUSCRITO CON EL CONSORCIO ITLS DE FECHA 16 DE AGOSTO DE 2002*". Mediante esta acta se suspende el plazo de ejecución de los contratos para la operación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, basándose en la cláusula décima segunda.- PRORROGA DE PLAZO, de los contratos firmados por ITLS y DANTON en el año 2002. El plazo se suspende hasta la entrega definitiva del nuevo Centro de Revisión Técnica y Matriculación Vehicular Cristianía.
3. La Agencia Metropolitana de Tránsito en enero del 2017, contrató al Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, para ejecutar el estudio que determine: " *EL NUEVO MODELO DE GESTIÓN DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR A SER IMPLEMENTADO A PARTIR DEL AÑO 2018 Y LA ELABORACIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACIÓN DEL ALIADO QUE OPERARÁ LOS CENTROS DE REVISIÓN.*"
Uno de los productos de la referida consultoría es el proyecto de *ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO*, esta ordenanza permitirá ejecutar el proceso que determine la mejor oferta para la operación de los Centros de Revisión una vez que se finalice el contrato con las actuales operadoras.
4. Con oficio N° 325-AMT-2017 de fecha 23 de agosto del 2017, el entonces Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, remitió al entonces Secretario de Movilidad, el *PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO*, adjuntando los resultados de la Consultoría: " *Nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión*"; para su consideración en el Concejo Metropolitano de Quito.

DESARROLLO:

La Agencia Metropolitana de Tránsito en enero del 2017, contrato al Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, para ejecutar la consultoría que determine: " *El nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión.*"

En el tomo I del primer producto contractual, el Consultor señala las posibles opciones existentes para los modelos de gestión del proceso de Revisión Técnica Vehicular que se pueden aplicar una vez concluido el actual contrato con las empresas operadoras de los Centros de Revisión. En la página 55 del producto contractual se señala lo siguiente:

" PROPUESTAS DE MODELOS DE IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO "

La elección de una u otra de las alternativas o escenarios que se van a plantear dependerá de las máximas autoridades del Municipio. El principal cometido es exponer las diferentes opciones, las ventajas e inconvenientes de cada una y su forma de implementación. Se van a plantear y estudiar los dos escenarios que se encuentran disponibles a nivel nacional: la creación de una empresa pública de Movilidad, Transporte Terrestre y Tránsito, que sea la encargada de realizar el procedimiento de delegación a la iniciativa privada mediante Alianza Estratégica, que es el instrumento legal disponible y la concesión directa por parte de la Autoridad Municipal, encargando la administración del contrato a una dependencia especializada, que en este caso sería la Agencia Metropolitana de Tránsito."

En este esquema el Consultor plantea como opciones la creación de una empresa pública misma que tendría total autonomía financiera tal, que todos sus ingresos excedentes no ejecutados, no deben ser devueltos al Estado Central ni tampoco al GAD que las creó, pues de acuerdo con la propia Ley Orgánica de Empresas Públicas, al ser entidades sin fines de lucro, sus ingresos no ejecutados se convierten en activos patrimoniales.

La segunda opción es el esquema manejado actualmente, esto es que el Municipio del DMQ delega a una de sus unidades adscritas (en este caso la Agencia Metropolitana de Quito) la ejecución de la concesión u operación directa de los Centros de Revisión Técnica Vehicular. En cuanto tiene que ver con el aspecto financiero, la Unidad adscrita al MDMQ (en el caso actual la AMT) no podría gestionar directamente los recursos provenientes de la participación acordada con el operador, por lo que necesariamente los mismos tendrían que ingresar a las arcas municipales y solo podrían ser utilizados vía presupuesto.

En la página 61 del Tomo I del primer producto contractual el Consultor refiere los modos de implementación del proceso de Revisión Técnica Vehicular, independientemente de si el órgano rector es una empresa pública o una unidad adscrita al Municipio del DMQ, señalando lo siguiente:

" MODOS DE IMPLEMENTACIÓN

Independientemente del modelo de gestión que la autoridad local decidiese implementar (Empresa Pública o Unidad Técnica Adscrita), existen variantes de implementación que pueden ser empleadas.

Las variantes que internacionalmente se pueden emplear para el desarrollo de una Alianza Público Privada en torno a la RTV, son las siguientes:

- 1. Alianza Estratégica.*
- 2. Empresa de economía Mixta.*
- 3. Fideicomiso mercantil.*
- 4. Delegación*
- 5. Autorización*
- 6. Implementación por cuenta propia".*

AD

En el desarrollo del primer producto de la consultoría, el Consultor detalla cada una de las opciones planteadas para la implementación del proceso de Revisión Técnica Vehicular, planteando sus beneficios y sus desventajas. En la página 68 el Tomo I del primer producto contractual, hace mención a la implementación por cuenta propia a cargo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por intermedio de una de sus unidades adscritas (esto es sin la concesión del servicio a la empresa privada). Para efectos del presente informe, a continuación se transcribe textualmente los puntos desarrollados como parte de la consultoría sobre este planteamiento:

Implementación por cuenta propia

Esta opción, aun cuando está contemplada en la Ley de Tránsito, es posiblemente la que mayores aspectos negativos implica, los cuales se resumen a continuación:

- El volumen de inversión requerido para la implementación por cuenta propia de los Centros de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, es de alrededor de US\$ 10'000.000. Las tarifas de RTV que actualmente se encuentran vigentes en el Ecuador, consideran una recuperación paulatina de los valores de inversión, bajo un esquema de amortización a 10 años. En este caso, se debería considerar que, si el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito realiza esta inversión, contablemente al final de la actual gestión el mismo se consideraría un déficit, pues no habría transcurrido aún el tiempo necesario para su amortización.*
- El personal operativo de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, de acuerdo a las últimas enmiendas constitucionales, no puede ser contratado por la autoridad municipal bajo el código del trabajo, sino que debería ser contratado bajo la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa, lo que implica que sería personal municipal. Esto generaría eventuales dificultades en el caso de detectarse problemas de corrupción, pues dicho personal, al tener nombramiento, estaría sujeto a los beneficios legales que dicho cuerpo jurídico otorga.*
- La operación de una planta de RTV es un proceso complejo y costoso, por lo que, al valor de inversión, la autoridad debería sumarle un rubro para la contratación de un operador especializado que acompañe y capacite al personal operativo de planta durante un período de tiempo determinado. Esta inversión volvería aún más costosa la implementación y operación del sistema.*
- Los costos variables de una planta de RTV a menudo son altos y no pueden ser previstos presupuestariamente. Esta característica hace que la operación de la planta desde la esfera tradicional del sector público sea en la práctica inviable, pues el riesgo de paralización frecuente de las plantas sería muy elevado. Una alternativa podría ser la de conformar una empresa pública que desarrolle este trabajo, pero dadas las características de sus procesos de contratación (que deben cumplir con las disposiciones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública), vuelven igualmente compleja su actuación y generarían un riesgo significativamente alto de detención del servicio, por falta de repuestos e insumos para las líneas de RTV.*
- Vale destacar que el Reglamento para la Revisión Técnica de Vehículos a motor, contenido en la Resolución 070-DIR-2015-ANT, exige que, en*

un plazo no mayor a dos años, todo Centro de Revisión Técnica Vehicular Autorizado obtenga la acreditación bajo la norma INEN/ISO 17020. Esta norma exige en su primer acápite que las entidades de inspección de tipo A (un Centro de Revisión Técnica Vehicular solo puede ser entidad de tipo A), debe tener independencia de criterio de tercera parte, es decir, que no puede tener conflicto de intereses ni con la autoridad ni con el usuario. Siguiendo esta línea de pensamiento, un Centro de Revisión Técnica Vehicular que le pertenezca a la autoridad reguladora, rectora y/o de control, no podría obtener su acreditación INEN/ISO 17020 y, por tanto, no podría cumplir con lo dispuesto por la ANT.

Quien suscribe tampoco recomienda emplear esta alternativa, por considerarse muy riesgosa para la sostenibilidad del servicio y por las evidentes inviabilidades descritas."

COMPARACIÓN ENTRE ALTERNATIVAS

(...) Se aconseja descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV."

ANALISIS

Con base a las conclusiones emitidas por el Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, como parte de la consultoría: "El nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión" se analizan los siguientes aspectos:

1. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone de infraestructura propia para los Centros de Revisión Técnica Vehicular. Los Centros de Revisión existentes están construidos en terrenos de propiedad privada (a excepción del Centro Guajaló que según lo dispuesto en el adendum firmado en el año 2013 por la Secretaría de Movilidad y DANTON S.A., una vez culminado el plazo contractual el terreno y su infraestructura pasará a ser propiedad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y el nuevo Centro de Revisión y Matriculación Cristianía el mismo que está construido en un terreno que es propiedad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito), para la operación se requiere la adquisición de terrenos y la construcción de infraestructura. En el caso de mantener los mismos predios se optaría por la expropiación de los terrenos que contienen a la fecha toda la infraestructura de los Centros de Revisión. Si se decide utilizar otros terrenos se deberá considerar la construcción completa de toda la infraestructura.

Según el estudio realizado por el Consultor, el monto estimado para la adquisición de los terrenos donde actualmente se encuentran edificados los seis Centros de Revisión Técnica Vehicular es de 7.311.392,12 USD.

10

2. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone del recurso humano para la operación de los Centros de Revisión en las cantidades y con la formación descrita a continuación con base a la actual operación:

Cargo o Función	Formación Profesional	Cantidad de funcionarios
Jefe de Centro	Ingeniero mecánico o afin	6
Supervisor de Centro	Ingeniero mecánico o afin	6
Inspector de línea	Ingeniero o tecnólogo en mecánica automotriz	60
Conductores	Chofer profesional	48
Guardias de seguridad	Bachilleres capacitados	18
Personal de limpieza	Bachiller capacitado	12
TOTAL		150

3. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone de los equipos, repuestos e implementos necesarios para el reemplazo, calibración y mantenimiento de los equipos de diagnóstico automotriz de las líneas de inspección técnica vehicular existentes. Los equipos existentes son de marca MAHA de origen Alemán y sus partes y piezas son importadas bajo pedido a través de su representante legal en el Ecuador. Para el caso de entidades privadas es factible la compra de repuestos de alta rotación para su almacenamiento temporal, no obstante para el caso de la administración pública, la adquisición de partes, piezas y repuestos se debe ejecutar con plena justificación (no por adelantado antes de que los equipos presenten fallas en el funcionamiento). A esto se debe sumar que la Consultoría determinó que aproximadamente el 70% de los equipos existentes deben ser reemplazados debido a que a la fecha su tecnología está descontinuada.

CONCLUSIONES.

1. Según el criterio emitido por el consultor, la inversión mínima para la operación de los Centros directamente por el Municipio del DMQ es de 10.000.000 USD, esto para la adquisición de los terrenos donde están construidos los Centros, actualización de los equipos que tienen más de 15 años operando, y actualización de la plataforma informática. Esta inversión inicial, contemplando las tasas del servicio público de Revisión Técnica Vehicular, (dispuestas por la Ordenanza Metropolitana 0336) será recuperada en aproximadamente 10 años de operación. A esto se debe considerar otros gastos de operación como son pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos, entre otros.
2. El Consultor considera la contratación de personal para la operación de los Centros de Revisión, haciendo referencia que bajo la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa será complejo y demoroso la toma de acciones en caso de requerir la desvinculación del personal contratado. Adicional a esto se deberá contar con presupuesto para el pago de sueldos a los funcionarios (aproximadamente 150 personas para operar los seis centros de revisión más personal técnico de soporte en el área de sistemas, personal especialista en el mantenimiento de los equipos de las líneas de inspección, personal de limpieza de las instalaciones, personal de seguridad, entre otros).
3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivos de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de

repuestos e insumos, los mismos que desde el aparato Municipal deberán adquirirse por los procesos de contratación determinados en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. Estos procesos, para su aplicación implican un tiempo relativamente extenso si se considera que la inexistencia de un elemento implicaría la paralización total o parcial de la operación de una línea de inspección, disminuyendo la capacidad de atención a los usuarios y la calidad del servicio. La variedad de repuestos que se requieren para la operación de las líneas de RTV, dificultan su adquisición previa a cualquier daño en los equipos para su almacenamiento, además que existen normativas expresas de la Contraloría General del Estado respecto de la adquisición de bines que no serán utilizados de forma inmediata.

4. A criterio del Consultor, si los Centros de Revisión son operados desde el Municipio del DMQ de forma directa, resulta imposible cumplir con lo dispuesto por la Agencia Nacional de Tránsito en su resolución 070-DIR-2015-ANT, en lo referente a la acreditación bajo la norma INEN/ISO 17020 ya que existe conflicto de intereses entre la autoridad Municipal y los usuarios de la Revisión Técnica Vehicular.

RECOMENDACIONES.-

1. Se recomienda acoger el criterio emitido por la Consultoría quien sugiere: *"descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV"*
2. Se recomienda acoger el criterio emitido por la Consultoría en cuanto a que si se opta por la decisión de que el Municipio del DMQ opere de forma directa los Centros de Revisión Técnica Vehicular sin la intervención de la empresa privada, una opción que atenuará de alguna forma las limitaciones referidas, será la creación de una Empresa Pública Metropolitana de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, que tenga independencia administrativa, legal y financiera.

Con sentimientos de distinguida consideración,

Atentamente

Ing. Pedro Abril
DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaborado por:	Edgar Muñoz	AMT-DRAV	2018/09/26	GA

Ejemplar 1: María José Espinoza
Ejemplar 2: Archivo Dirección de Registro y Administración Vehicular
Digital: Red de la Dirección de Registro y Administración Vehicular

MEMORANDO UCP-371-AMT-2018

PARA: Pedro Abril
Director de Registro y Administración Vehicular

DE: María José Espinosa
RESPONSABLE DE COMPRAS PUBLICAS

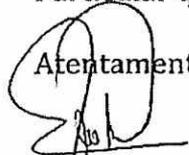
ASUNTO: Solicitud de informe

FECHA: 26 de septiembre del 2018

Por medio del presente, remito una copia del oficio No SM-1810-2018 suscrito por el Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad Municipio del Distrito Metropolitano y por disposición del Director General Metropolitano de Tránsito se solicita el informe ampliado concluyente que la Agencia Metropolitana de Tránsito no cuenta con la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la Revisión Técnica Vehicular, en este sentido por ser de su competencia solicito se remita la información solicitada, a fin de dar respuesta en termino de 48 horas al Secretario de Movilidad.

Particular que pongo en su conocimiento para los fines pertinentes.

Atentamente,



María José Espinosa
RESPONSABLE DE COMPRAS PUBLICAS

Acción	Siglas responsables	Siglas unidades	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	XC	UCP	26/09/2018	
Revisado por:	MJE	UCP	26/09/2018	

Ejemplar 1: Archivo UCP
Ejemplar 2: CAF

OFICIO No. AMT-2018-0597
DM. Quito, 20 de julio de 2018

Ingeniero
Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente. –

Asunto: Proyecto de "Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado".

De mi consideración:

Me refiero al Oficio No. AMT-2018-0443 de 21 de junio de 2018, emitido en atención a su Oficio No. SM-1025/2018 de 12 de junio de 2018, ingresado con el Ticket No. 2018-088469 de la misma fecha mediante el cual se remitió a la Secretaría de Movilidad, el Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035 de 15 de junio del 2018 del Director de Registro y Administración Vehicular, que contiene un informe pormenorizado referente a la capacidad de la AMT para asumir directamente el proceso de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, el mismo que en base a los resultados de los estudios de la Consultoría: "ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES", concluye que en la institución no existe la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular.

En virtud de la necesidad de contar con esta normativa, me permito solicitar se informe si este proyecto ha sido enviado a la Comisión de Movilidad.

Adicionalmente, para ratificar lo mencionado, adjunto me permito enviar el Memorando No. AMT-DRAV-2018-1180 de 6 de julio de 2018, mediante el cual el Director de Registro y Administración Vehicular de la AMT, ratifica que:

"El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone de los equipos, repuestos e implementos necesarios para el reemplazo, calibración y mantenimiento de los equipos de diagnóstico automotriz de las líneas de inspección técnica vehicular existentes."

1

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,



Julio Henry Puga Mata
**DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO**

Para conocimiento: Ing. Pedro Abril
Director de Registro y Administración Vehicular

Adj.: Copia Memorando No. AMT-DRAV-2018-1180

Acción	Siglas responsables	Siglas unidades	Fecha	Sumilla
Aprobado por:	R. Romero	AL	20/07/2018	
Revisado por:	P. Moncayo	CAL	20/07/2018	
Elaborado por:	C. Trujillo	FAL	20/07/2018	

Ejemplar 1: **Secretaría de Movilidad**
Ejemplar 2: Dirección de Registro y Administración Vehicular
Ejemplar 3: Dirección General Metropolitana AMT
Ejemplar 4: Asesoría Legal

Memorando No. AMT-DRAV-2018-1180

Para: Ab. Rothman Romero
ASESORA LEGAL- AMT

De: Ing. Pedro Abril
DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR AMT

Fecha: 06 de julio de 2018

Asunto: Atención al memorado AMT-AL-2018-1834. Informe Técnico de la capacidad de la AMT para asumir directamente el proceso de Revisión Técnica Vehicular del DMQ.

Fecha:	09 JUL 2018
Recibido por:	[Firma]
No. Hojas:	1
Firma:	[Firma]

Me refiero al memorando AMT-AL-2018-1834 en el cual solicita: " remitir un Informe Técnico en el que se indique y justifique con claridad y precisión si la AMT estaría en capacidad técnica y económica de implementar por sí misma, el servicio de revisión técnica vehicular (...)"

ANTECEDENTES:

1. Con oficio N° SM-1025-2018, mismo que ingresó a la Dirección General de la Agencia Metropolitana de Tránsito el 13 de junio del 2018 y es sumillado para su atención por la Dirección de Registro y Administración Vehicular, con fecha de recepción 14 de junio del 2018, se solicita: " (...) se sirva elaborar un informe en el que se haga constar, si en la Institución que usted dirige existe o no capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular; así como, independiente de lo que en el informe se manifieste, se digne generar las recomendaciones que sustenten el resultado del informe".
2. En respuesta con memorando AMT-DRAV-2018-1035 de fecha 15 de junio del 2018, dirigido al Director General y al Asesor Legal de la Agencia Metropolitana de Tránsito se entrega el informe solicitado haciendo referencia a los productos de la consultoría: " El nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión", contratada por la Agencia Metropolitana de Tránsito.

DESARROLLO:

Con base a las conclusiones emitidas por el Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, como parte de la consultoría: " El nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión", mismas que ya se remitieron en el memorando AMT-DRAV-2018-1035 de fecha 15 de junio del 2018, razón por la cual no se vuelven a remitir en el presente informe, le expongo las siguientes consideraciones:

1. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone de infraestructura propia para los Centros de Revisión Técnica Vehicular. Los Centros de Revisión existentes están construidos en terrenos de propiedad privada (a excepción del Centro Guajaló que según lo

E. Triunfo
10.07.2018

①

dispuesto en el adendum firmado en el año 2013 por DANTÓN S.A., una vez culminado el plazo contractual el terreno y su infraestructura pasará a ser propiedad del Municipio del DMQ), para la operación se requiere la adquisición de terrenos y la construcción de infraestructura. En el caso de mantener los mismos predios se optaría por la expropiación de los terrenos que contienen a la fecha toda la infraestructura de los Centros de Revisión. Si se decide utilizar otros terrenos se deberá considerar la construcción completa de toda la infraestructura.

2. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone del recurso humano para la operación de los Centros de Revisión en las cantidades y con la formación descrita a continuación:

Cargo o Función	Formación Profesional	Cantidad de funcionarios
Jefe de Centro	Ingeniero mecánico o afín	6
Supervisor de Centro	Ingeniero mecánico o afín	6
Inspector de línea	Ingeniero o tecnólogo en mecánica automotriz	60
Conductores	Chofer profesional	48
Guardias de seguridad	Bachilleres capacitados	18
Personal de limpieza	Bachiller capacitado	12
TOTAL		150

3. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone de los equipos, repuestos e implementos necesarios para el reemplazo, calibración y mantenimiento de los equipos de diagnóstico automotriz de las líneas de inspección técnica vehicular existentes.

Con sentimientos de distinguida consideración,

Atentamente

Edgar Muñoz
Ing. Pedro Abril

**DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO**

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaborado por:	Edgar Muñoz	AMT-DRAV	2018/07/06	<i>EM</i>

Ejemplar 1:
Ejemplar 3:
Digital:

Rothman Romero, Asesor Legal de la AMT
Archivo Dirección de Registro y Administración Vehicular
Red de la Dirección de Registro y Administración Vehicular

OFICIO No. AMT-2018-0916
DM. Quito, 27 de septiembre de 2018

Ingeniero
Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Presente. –

Asunto: Informe Técnico. Respaldo proyecto Ordenanza Metropolitana

De mi consideración:

En atención al Oficio No. SM-1810 de 25 de septiembre de 2018 mediante el cual solicita sean remitidos los informes ampliados y concluyentes de que la Agencia Metropolitana de Tránsito no cuenta con la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la Revisión Técnica Vehicular, al respecto manifiesto:

Mediante Oficio No. AMT-2018-0289 de fecha 21 de mayo de 2018, se remitió el Memorando No. AMT-DRAV-2018-787 de 9 de mayo de 2018, suscrito por el ingeniero Pedro Abril, Director de Registro y Administración Vehicular de esta Agencia, que contiene el Informe Técnico mediante el cual, conforme lo requerido por la Secretaría de Movilidad, se expone los resultados respecto a la revisión técnica vehicular de la Consultoría: *"ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES"* que llevó a cabo esta Entidad en el año 2017. Al informe señalado se anexó un CD que contiene los productos de dicha consultoría.

Adicionalmente, con OFICIO No. AMT-2018-0443 de 21 de junio de 2018, se remitió el Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035 de 15 de junio del 2018. del Director de Registro y Administración Vehicular. con un informe pormenorizado referente a la capacidad de la AMT para asumir directamente el proceso de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito. el mismo que, en base a los resultados de los estudios de la Consultoría: *"ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES"*. señala lo siguiente:

1. La inversión mínima para la operación de los Centros de Revisión Vehicular directamente por el Municipio del DMQ es de USD 10.000.000,00. Esta inversión sería recuperada en aproximadamente 10 años de operación. La inversión incluye la adquisición de los terrenos donde están construidos estos centros. actualización de los equipos que tienen más de 15 años operando y actualización de la plataforma informática. Además. se debe considerar entre otros gastos, el pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos.
2. El Consultor considera la contratación de personal para la operación de los Centros de Revisión. por lo tanto. se requiere de un presupuesto para el pago de sueldos (aproximadamente 150 personas), más el personal técnico de soporte en el área de sistemas. personal especialista en el mantenimiento de los equipos de las líneas de inspección, personal de limpieza de las instalaciones, personal de seguridad. entre otros.

3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivo de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de repuestos e insumos que a través de la Municipalidad deberán acogerse a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, con las posibles demoras que puedan existir en los procesos.
4. A criterio del Consultor, señala que, si los Centros de Revisión son operados desde el Municipio del D MQ en forma directa, no sería posible cumplir con lo dispuesto en la Resolución No. 070-DIR-2015-ANT. en cuanto tiene referencia a la acreditación obligatoria bajo la norma INEN/ISO 17020, por existir conflicto de intereses entre la autoridad Municipal y los usuarios de la Revisión Técnica Vehicular.

Por lo expuesto, el Consultor en su estudio recomienda:

1. *Descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV.*
2. *Si se opta por la decisión de que el Municipio del DMQ opere de forma directa los Centros de Revisión Técnica Vehicular sin la intervención de la empresa privada, una opción que atenuará de alguna forma las limitaciones referidas en la consultoría será la creación de una Empresa Pública Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que cuente con independencia administrativa, legal y financiera.*

Considerando que los productos de la consultoría: **"ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES"**, son nuestros parámetros técnicos y especializados para tomar las decisiones del caso. es necesario acogernos a las recomendaciones del Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, por lo que, en cuanto a su consulta de que: **"si en la Institución que usted dirige existe o no la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular"**, es evidente que la Institución como tal no tiene la capacidad técnica ni económica para asumir esta responsabilidad, adicionalmente que no estaríamos cumpliendo con lo dispuesto en la Resolución No. 070-DIR-2015-ANT, para que los Centros de Revisión cumplan con la acreditación obligatoria de la norma INEN/ISO 17020.

Con estos antecedentes y a fin de atender su requerimiento, adjunto me permito enviar el Memorando No. AMT-DRAV-2018-1740 de 26 de septiembre de 2018, mediante el cual, el ingeniero Pedro Abril, Director de Registro y Administración Vehicular de la AMT, emite un informe ratificatorio y concluyente, recomendando: **"acoger el criterio emitido por la Consultoría quien sugiere: descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV."**

En tal virtud, se considera que el Proyecto de **"Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado"**, es una de las vías idóneas para la gestión de este proceso.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,


Julio Henry Puga Mata
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO



Adj.: Oficio No. AMT-2018-0289
Oficio No. AMT-2018-0443
Memorando No. AMT-DRAV-2018-1740

Acción	Siglas responsables	Siglas unidades	Fecha	Sumilla
Aprobado por:	R. Romero	AL	27/09/2018	
Revisado por:	P. Moncayo	CAL	27/09/2018	
Elaborado por:	C. Trujillo	FAL	27/09/2018	

Ejemplar 1: Secretaría de Movilidad
Ejemplar 2: Dirección General Metropolitana AMT
Ejemplar 3: Asesoría Legal

OFICIO No. AMT-2018-0289
DM. Quito, 21 de mayo de 2018

Ingeniero
Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente. –

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
QUITO ASESORIA LEGAL
RECIBIDO
FECHA 23 MAY 2018 HORA
RECIBIDO POR:
No. Hojas: 14 + LCD. Firma:
Asunto: Informe Técnico "Respaldo proyecto"

Ordenanza Metropolitana

De mi consideración:

Me refiero al Oficio No. SM-0684-2018 de fecha 19 de abril de 2018, mediante el cual solicita: *"Como parte de la documentación que se requiere enviar a la Comisión de Movilidad, como respaldo para la discusión del Proyecto de la "Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado", es necesario contar con un informe técnico [...].*

Al respecto, adjunto me permito enviar el Memorando No. AMT-DRAV-2018-787 de 9 de mayo de 2018, suscrito por el ingeniero Pedro Abril, Director de Registro y Administración Vehicular de esta Agencia, que contiene el Informe Técnico mediante el cual, conforme lo requerido por la Secretaría de Movilidad, se expone los resultados respecto a la revisión técnica vehicular de la Consultoría: *"ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES"* que llevó a cabo esta Entidad en el año 2017. Al informe señalado se anexa un CD que contiene los productos de dicha consultoría.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,


Julio Henry Puga Matos
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO



1

Adj.: Memorando No. AMT-DRAV-2018-787 y un CD

Acción	Siglas responsables	Siglas unidades	Fecha	Sumilla
Aprobado por:	R. Romero	AL		<i>[Signature]</i>
Revisado por:	T. Sampedro	CAL		
Elaborado por:	C. Trujillo	FAL	21/05/2018	<i>[Signature]</i>

Ejemplar 1: Secretaría de Movilidad
Ejemplar 2: Dirección General Metropolitana AMT
Ejemplar 3: Asesoría Legal

OFICIO No. AMT-2018-0443
DM. Quito, 21 de junio de 2018

Ingeniero
Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente. –

QUITO MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DISTRITO METROPOLITANO	MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO ASESORIA LEGAL RECIBIDO
Fecha: 21 JUN 2018	
Recibido por: [Firma]	
No. Hojas: 5	12443

Asunto: Sobre Centros de Revisión Técnica Vehicular
Ref.: GDOC Ticket No. 2018-088469

De mi consideración:

Mediante Oficio No. SM-1025/2018 de 12 de junio de 2018 ingresado con el Ticket No. 2018-088469 de la misma fecha, mediante el cual solicita: "[...] elaborar un informe en el que se haga constar, si en la Institución que usted dirige existe o no capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular; así como, independiente de lo que en el informe se manifieste, se digno generará las recomendaciones que sustenten el resultado del informe." Al respecto manifiesto:

Mediante Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035 de 15 de junio del 2018, que adjunto, el Director de Registro y Administración Vehicular, en base a su requerimiento, emitió un informe pormenorizado referente a la capacidad de la AMT para asumir directamente el proceso de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito el mismo, en base a los resultados de los estudios de la Consultoría: "ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES", señala lo siguiente:

1. La inversión mínima para la operación de los Centros de Revisión Vehicular directamente por el Municipio del DMQ es de USD 10.000.000,00. Esta inversión sería recuperada en aproximadamente 10 años de operación. La inversión incluye la adquisición de los terrenos donde están construidos estos centros, actualización de los equipos que tienen más de 15 años operando y actualización de la plataforma informática. Además, se debe considerar entre otros gastos, el pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos.
2. El Consultor considera la contratación de personal para la operación de los Centros de Revisión, por lo tanto, se requiere de un presupuesto para el pago de sueldos

[Firma]

[Firma]

(aproximadamente 150 personas), más el personal técnico de soporte en el área de sistemas, personal especialista en el mantenimiento de los equipos de las líneas de inspección, personal de limpieza de las instalaciones, personal de seguridad entre otros.

3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivo de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de repuestos e insumos que a través de la Municipalidad deberán acogerse a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, con las posibles demoras que puedan existir en los procesos.
4. A criterio del Consultor, señala que, si los Centros de Revisión son operados desde el Municipio del DMQ en forma directa, no sería posible cumplir con lo dispuesto en la Resolución No. 070-DIR-2015-ANT, en cuanto tiene referencia a la acreditación obligatoria bajo la norma INEN/ISO 17020, por existir conflicto de intereses entre la autoridad Municipal y los usuarios de la Revisión Técnica Vehicular.

Por lo expuesto, el Consultor en su estudio recomienda:

1. *Descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV.*
2. *Si se opta por la decisión de que el Municipio del DMQ opere de forma directa los Centros de Revisión Técnica Vehicular sin la intervención de la empresa privada, una opción que atenuará de alguna forma las limitaciones referidas en la consultoría será la creación de una Empresa Pública Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que cuente con independencia administrativa, legal y financiera.*

Considerando que los productos de la consultoría: "ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES", son nuestros parámetros técnicos y especializados para tomar las decisiones del caso es necesario acogernos a las recomendaciones del Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, por lo que, en cuanto a su consulta de que: **"si en la Institución que usted dirige existe o no la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular"**, es evidente que la Institución como tal no tiene la capacidad técnica ni económica para asumir esta responsabilidad, adicionalmente que no estaríamos cumpliendo con lo dispuesto en la Resolución No. 070-DIR-2015-ANT, para que los Centros de Revisión cumplan con la acreditación obligatoria de la norma INEN/ISO 17020

En tal virtud, se considera que el Proyecto de "Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado", que fue enviada a la Secretaría de Movilidad, es una de las vías idóneas para la gestión de este proceso, por lo cual agradeceremos que previo su análisis se ponga a consideración de la Comisión de Movilidad.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,


Julio Henry Puga Mata
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO



Para conocimiento: Ing. Pedro Abril
Director de Registro y Administración Vehicular

Adj.: Copia Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035
1 CD con copia del primer producto de la Consultoría

Acción	Siglas responsables	Siglas unidades	Fecha	Sumilla
Aprobado por:	R. Romero	AL		
Elaborado por:	C. Trujillo	FAL	20/06/2018	

Ejemplar 1: Secretaría de Movilidad
Ejemplar 2: Dirección de Registro y Administración Vehicular
Ejemplar 3: Dirección General Metropolitana AMT
Ejemplar 4: Asesoría Legal



Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035

Para: Crnl. Julio Puga M.
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO - AMT

CC: Ab. Rothman Romero
ASESORA LEGAL- AMT

De: Ing. Pedro Abril
DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR AMT

Fecha: 15 de Junio de 2018

Asunto: Atención al oficio SM-1025-2018. Informe referente a capacidad de la AMT para asumir directamente el proceso de Revisión Técnica Vehicular del DMQ.

QUITO ALCALDÍA	AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO
Fecha: 20 JUN 2018	Recibido por: [Firma]
No. Hojas: 6	Firma: [Firma]
	CD

Me refiero al oficio N° SM-1025-2018, mismo que ingresó a la Dirección General de la Agencia Metropolitana de Tránsito el 13 de junio del 2018 y es sumillado para su atención por la Dirección de Registro y Administración Vehicular, con fecha de recepción 14 de junio del 2018, en el cual se solicita: " (...) se sirva elaborar un informe en el que se haga constar, si en la Institución que usted dirige existe o no capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular; así como, independiente de lo que en el informe se manifieste, se digne generar las recomendaciones que sustenten el resultado del informe"

ANTECEDENTES:

1. Con fecha 21 de enero de 2013, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, debidamente representado por la Secretaría de Movilidad y su máxima autoridad; firmó un adendum al contrato de inversión privada y prestación de servicios suscrito entre la Corporación Centros de Revisión y Control Vehicular y las empresas operadoras de los Centros de Revisión: Consorcio ITLS y Compañía DANTON S.A., para la ampliación del plazo del contrato de operación de los Centros de Revisión por el lapso de cinco años, con la condición de realizar dos reinversiones de capital equivalentes cada una al 20% de la inversión inicial. Este adendum establece en su numeral 4.5. PLAZO DE RENOVACIÓN.- lo siguiente:
" Las partes convienen en que la presente renovación contractual regirá del 01 de marzo del 2013 hasta el 31 de diciembre del 2017 "
2. Con fecha 7 de diciembre del 2017, la Secretaría de Movilidad suscribe el " ACTA DE PRÓRROGA DEL CONTRATO PRINCIPAL SUSCRITO CON LA COMPAÑÍA DANTON S.A. DE FECHA 14 DE OCTUBRE DEL 2002 Y DEL CONTRATO PRINCIPAL SUSCRITO CON EL CONSORCIO ITLS DE FECHA 16 DE AGOSTO DE 2002 ". Mediante esta acta se suspende el plazo de ejecución de los contratos para la operación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, basándose en la cláusula décima segunda.- PRORROGA DE PLAZO, de los contratos firmados por ITLS y DANTON en el año 2002. El plazo se suspende hasta la entrega definitiva del nuevo Centro de Revisión Técnica y Matriculación Vehicular Cristianía.
3. La Agencia Metropolitana de Tránsito en enero del 2017, contrató al Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, para ejecutar el estudio que determine: " EL NUEVO MODELO DE GESTIÓN DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR A SER IMPLEMENTADO A PARTIR DEL AÑO 2018 Y LA ELABORACIÓN DE LOS

TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACIÓN DEL ALIADO QUE OPERARÁ LOS CENTROS DE REVISIÓN."

Uno de los productos de la referida consultoría es el proyecto de **ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO**, esta ordenanza permitirá ejecutar el proceso que determine la mejor oferta para la operación de los Centros de Revisión una vez que se finalice el contrato con las actuales operadoras.

4. Con oficio N° 325-AMT-2017 de fecha 23 de agosto del 2017, el entonces Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Ing. Fausto Miranda Lara, remitió al entonces Secretario de Movilidad, Ab. Darío Tapia Rivera, el **PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO**, adjuntando los resultados de la Consultoría: " *Nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión*"; para su consideración en el Concejo Metropolitano de Quito.
5. Con oficio N° SM-0684-2018 de fecha 19 de abril del 2018, dirigido al Señor Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Crnl. Julio Puga Mata, la Secretaria de Movilidad (e), Ab. Andrea Flores Andino, solicita lo siguiente:
" Como parte de la documentación que se requiere enviar a la Comisión de Movilidad, como respaldo para la discusión del Proyecto de la " Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado", es necesario contar con un informe técnico, mediante el cual se exponga los resultados de la Consultoría que llevó a cabo la Agencia Metropolitana de Tránsito, respecto la revisión técnica vehicular, así como también se establezcan las condiciones técnicas mínimas de este proceso de revisión técnica vehicular. En tal virtud, solicito a usted se remita de manera urgente a esta Secretaría dicho informe técnico para ponerlo en conocimiento de la Comisión de Movilidad".

El oficio N° SM-0684-2018, fue sumillado el 02 de mayo del 2018 a la Dirección de Registro y Administración Vehicular de la Agencia Metropolitana de Tránsito para su atención, en respuesta con memorando AMT-DRAV-2018-0787 de fecha 09 de mayo del 2018, dirigido al Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Crnl. Julio Puga Mata, con copia al Asesor Legal de la Agencia Metropolitana de Tránsito, Ab. Rothman Romero, se entregó el informe solicitado por la Secretaria de Movilidad mediante el oficio SM-0684-2018.

DESARROLLO:

La Agencia Metropolitana de Tránsito en enero del 2017, contrato al Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, para ejecutar la consultoría que determine: " *El nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión.*"

En el tomo I del primer producto contractual, el Consultor señala las posibles opciones existentes para los modelos de gestión del proceso de Revisión Técnica Vehicular que se pueden aplicar una vez concluido el actual contrato con las empresas operadoras de los Centros de Revisión. En la página 55 del producto contractual se señala lo siguiente:

" PROPUESTAS DE MODELOS DE IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO "

La elección de una u otra de las alternativas o escenarios que se van a plantear dependerá de las máximas autoridades del Municipio. El principal cometido es exponer las diferentes opciones, las ventajas e inconvenientes de cada una y su forma de implementación. Se van a plantear y estudiar los dos escenarios que se encuentran disponibles a nivel nacional: la creación de una empresa pública de Movilidad, Transporte Terrestre y Tránsito, que sea la encargada de realizar el procedimiento de delegación a la iniciativa privada mediante Alianza Estratégica, que es el instrumento legal disponible y la concesión directa por parte de la Autoridad Municipal, encargando la administración del contrato a una dependencia especializada, que en este caso sería la Agencia Metropolitana de Tránsito."

En este esquema el Consultor plantea como opciones la creación de una empresa pública misma que tendría total autonomía financiera tal, que todos sus ingresos excedentes no ejecutados, no deben ser devueltos al Estado Central ni tampoco al GAD que las creó, pues de acuerdo con la propia Ley Orgánica de Empresas Pública, al ser entidades sin fines de lucro, sus ingresos no ejecutados se convierten en activos patrimoniales.

La segunda opción es el esquema manejado actualmente, esto es que el Municipio del DMQ delega a una de sus unidades adscritas (en este caso la Agencia Metropolitana de Quito) la ejecución de la concesión u operación directa de los Centros de Revisión Técnica Vehicular. En cuanto tiene que ver con el aspecto financiero, la Unidad adscrita al MDMQ (en el caso actual la AMT) no podría gestionar directamente los recursos provenientes de la participación acordada con el operador, por lo que necesariamente los mismos tendrían que ingresar a las arcas municipales y solo podrían ser utilizados vía presupuesto.

En la página 61 del Tomo I del primer producto contractual el Consultor refiere los modos de implementación del proceso de Revisión Técnica Vehicular, independientemente de si el órgano rector es una empresa pública o una unidad adscrita al Municipio del DMQ, señalando lo siguiente:

" MODOS DE IMPLEMENTACIÓN "

Independientemente del modelo de gestión que la autoridad local decidiese implementar (Empresa Pública o Unidad Técnica Adscrita), existen variantes de implementación que pueden ser empleadas.

Las variantes que internacionalmente se pueden emplear para el desarrollo de una Alianza Público Privada en torno a la RTV, son las siguientes:

- 1. Alianza Estratégica.*
- 2. Empresa de economía Mixta.*

3. Fideicomiso mercantil.
4. Delegación
5. Autorización
6. Implementación por cuenta propia.

En el desarrollo del primer producto de la consultoría, el Consultor detalla cada una de las opciones planteadas para la implementación del proceso de Revisión Técnica Vehicular, planteando sus beneficios y sus desventajas. En la página 68 el Tomo I del primer producto contractual, hace mención a la implementación por cuenta propia a cargo el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por intermedio de una de sus unidades adscritas (esto es sin la concesión del servicio a la empresa privada). Para efectos del presente informe, a continuación se transcribe textualmente los puntos desarrollados como parte de la consultoría sobre este planteamiento:

“ Implementación por cuenta propia

Esta opción, aun cuando está contemplada en la Ley de Tránsito, es posiblemente la que mayores aspectos negativos implica, los cuales se resumen a continuación:

- El volumen de inversión requerido para la implementación por cuenta propia de los Centros de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, es de alrededor de US\$ 10'000.000. Las tarifas de RTV que actualmente se encuentran vigentes en el Ecuador, consideran una recuperación paulatina de los valores de inversión, bajo un esquema de amortización a 10 años. En este caso, se debería considerar que, si el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito realiza esta inversión, contablemente al final de la actual gestión el mismo se consideraría un déficit, pues no habría transcurrido aún el tiempo necesario para su amortización.*
- El personal operativo de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, de acuerdo a las últimas enmiendas constitucionales, no puede ser contratado por la autoridad municipal bajo el código del trabajo, sino que debería ser contratado bajo la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa, lo que implica que sería personal municipal. Esto generaría eventuales dificultades en el caso de detectarse problemas de corrupción, pues dicho personal, al tener nombramiento, estaría sujeto a los beneficios legales que dicho cuerpo jurídico otorga.*
- La operación de una planta de RTV es un proceso complejo y costoso, por lo que, al valor de inversión, la autoridad debería sumarle un rubro para la contratación de un operador especializado que acompañe y capacite al personal operativo de planta durante un período de tiempo determinado. Esta inversión volvería aún más costosa la implementación y operación del sistema.*
- Los costos variables de una planta de RTV a menudo son altos y no pueden ser previstos presupuestariamente. Esta característica hace que la operación de la planta desde la esfera tradicional del sector público sea en la práctica inviable, pues el riesgo de paralización frecuente de las plantas sería muy elevado. Una alternativa podría ser la de conformar una empresa pública que desarrolle este trabajo, pero dadas las características de sus procesos de contratación (que deben cumplir con las disposiciones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública), vuelven igualmente compleja su actuación y*

generarían un riesgo significativamente alto de detención del servicio, por falta de repuestos e insumos para las líneas de RTV.

• Vale destacar que el Reglamento para la Revisión Técnica de Vehículos a motor, contenido en la Resolución 070-DIR-2015-ANT, exige que, en un plazo no mayor a dos años, todo Centro de Revisión Técnica Vehicular Autorizado obtenga la acreditación bajo la norma INEN/ISO 17020. Esta norma exige en su primer acápite que las entidades de inspección de tipo A (un Centro de Revisión Técnica Vehicular solo puede ser entidad de tipo A), debe tener independencia de criterio de tercera parte, es decir, que no puede tener conflicto de intereses ni con la autoridad ni con el usuario. Siguiendo esta línea de pensamiento, un Centro de Revisión Técnica Vehicular que le pertenezca a la autoridad reguladora, rectora y/o de control, no podría obtener su acreditación INEN/ISO 17020 y, por tanto, no podría cumplir con lo dispuesto por la ANT.

Quien suscribe tampoco recomienda emplear esta alternativa, por considerarse muy riesgosa para la sostenibilidad del servicio y por las evidentes inviabilidades descritas."

COMPARACIÓN ENTRE ALTERNATIVAS

(...) Se aconseja descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV."

CONCLUSIONES.

Acogiendo los resultados de la consultoría contratada por la Agencia Metropolitana de Tránsito, para estar en condiciones de operar de forma directa los Centros de Revisión se debe tomar en cuenta los siguientes aspectos:

1. Según el criterio emitido por el consultor, la inversión mínima para la operación de los Centros directamente por el Municipio del DMQ es de 10.000.000 USD, esto para la adquisición de los terrenos donde están construidos los Centros, actualización de los equipos que tienen más de 15 años operando, y actualización de la plataforma informática. Esta inversión inicial, contemplando las tasas del servicio público de Revisión Técnica Vehicular, (dispuestas por la Ordenanza Metropolitana 0336) será recuperada en aproximadamente 10 años de operación. A esto se debe considerar otros gastos de operación como son pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos, entre otros.
2. El Consultor considera la contratación de personal para la operación de los Centros de Revisión, haciendo referencia que bajo la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa será complejo y demoroso la toma de acciones en caso de requerir la desvinculación del personal contratado. Adicional a esto se deberá contar con presupuesto para el pago de sueldos a los funcionarios (aproximadamente 150 personas para operar los seis centros de revisión más personal técnico de soporte en el área de sistemas, personal especialista en el mantenimiento de los equipos de las líneas de inspección, personal de limpieza de las instalaciones, personal de seguridad, entre otros).

PA

3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivos de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de repuestos e insumos, los mismos que desde el aparato Municipal deberán adquirirse por los procesos de contratación determinados en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. Estos procesos, para su aplicación implican un tiempo relativamente extenso si se considera que la inexistencia de un elemento implicaría la paralización total o parcial de la operación de una línea de inspección, disminuyendo la capacidad de atención a los usuarios y la calidad del servicio. La variedad de repuestos que se requieren para la operación de las líneas de RTV, dificultan su adquisición previa a cualquier daño en los equipos para su almacenamiento, además que existen normativas expresas de la Contraloría General del Estado respecto de la adquisición de bins que no serán utilizados de forma inmediata.
4. A criterio del Consultor, si los Centros de Revisión son operados desde el Municipio del DMQ de forma directa, resulta imposible cumplir con lo dispuesto por la Agencia Nacional de Tránsito en su resolución 070-DIR-2015-ANT, en lo referente a la acreditación bajo la norma INEN/ISO 17020 ya que existe conflicto de intereses entre la autoridad Municipal y los usuarios de la Revisión Técnica Vehicular.

RECOMENDACIONES.-

1. El Consultor en el primer producto contractual sugiere: " *descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV* "
2. El Consultor indica que si se opta por la decisión de que el Municipio del DMQ opere de forma directa los Centros de Revisión Técnica Vehicular sin la intervención de la empresa privada, una opción que atenuará de alguna forma las limitaciones referidas en la consultoría, será la creación de una Empresa Pública Metropolitana de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, que tenga independencia administrativa, legal y financiera.

Con sentimientos de distinguida consideración,

Atentamente

Ing. Pedro Abril

**DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO**

Adjunto: CD con una copia del primer producto (Tomos I y II) de la consultoría NUEVO MODELO DE GESTIÓN DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR A SER IMPLEMENTADO A PARTIR DEL AÑO 2018 Y LA ELABORACIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACIÓN DEL ALIADO QUE OPERARÁ LOS CENTROS DE REVISIÓN

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaborado por:	Edgar Muñoz	AMT-DRAV	2018/06/15	

Ejemplar 1:
Ejemplar 2:
Ejemplar 3:
Digital:

Julio Puga Mata, Director General Metropolitano AMT
Rothman Romero, Asesor Legal de la AMT
Archivo Dirección de Registro y Administración Vehicular
Red de la Dirección de Registro y Administración Vehicular

Memorando No. AMT-DRAV-2018-1740

Para: María José Espinoza
RESPONSABLE DE COMPRAS PÚBLICAS - AMT

De: Pedro Abril
DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR AMT

Fecha: 26 de septiembre de 2018

Asunto: Atención al memorando UCP-371-AMT-2018, informe sobre capacidad de la AMT para la operación de los Centros de RTV.

Me refiero al memorando UCP-371-AMT-2018, de fecha 26 de septiembre del 2018, mediante el cual se adjunta una copia del oficio SM-1810-2018 en el cual el Secretario de Movilidad se dirige al Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito y señala lo siguiente: " *En reunión de fecha 13 de septiembre de 2018, el Ab. Joffrey Cadena de la Procuraduría Metropolitana solicitó de forma verbal a su delegada, Ab. María José Espinoza, que la AMT elabore los informes ampliados concluyentes que la Agencia Metropolitana de Tránsito no cuenta con la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la Revisión Técnica Vehicular. Estos informes forman parte del proyecto de Ordenanza, en razón que aún no han sido enviados, solicito sean remitidos en un plazo no prorrogable del 48 horas* "

Con oficio N° SM-1025-2018, suscrito por el Secretario de Movilidad, el mismo que ingresó a la Dirección General de la Agencia Metropolitana de Tránsito el 13 de junio del 2018 y es sumillado para su atención por la Dirección de Registro y Administración Vehicular de la Agencia Metropolitana de Tránsito, con fecha de recepción 14 de junio del 2018, se solicitó: " (...) se sirva elaborar un informe en el que se haga constar, si en la Institución que usted dirige existe o no capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular; así como, independiente de lo que en el informe se manifieste, se digne generar las recomendaciones que sustenten el resultado del informe". Con memorando AMT-DRAV-2018-1035 de fecha 15 de junio del 2018, se remitió al Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito el informe solicitado en el oficio N° SM-1025-2018.

ANTECEDENTES:

1. Con fecha 21 de enero de 2013, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, debidamente representado por la Secretaría de Movilidad y su máxima autoridad; firmó un adendum al contrato de inversión privada y prestación de servicios suscrito entre la Corporación Centros de Revisión y Control Vehicular y las empresas operadoras de los Centros de Revisión: Consorcio ITLS y Compañía DANTON S.A., para la ampliación del plazo del contrato de operación de los Centros de Revisión por el lapso de cinco años, con la condición de realizar dos reinversiones de capital equivalentes cada una al 20% de la inversión inicial. Este adendum establece en su numeral 4.5. PLAZO DE RENOVACIÓN.- lo siguiente:

" Las partes convienen en que la presente renovación contractual regirá del 01 de marzo del 2013 hasta el 31 de diciembre del 2017 "

PR

2. Con fecha 7 de diciembre del 2017, la Secretaría de Movilidad suscribe el " *ACTA DE PRÓRROGA DEL CONTRATO PRINCIPAL SUSCRITO CON LA COMPAÑÍA DANTON S.A. DE FECHA 14 DE OCTUBRE DEL 2002 Y DEL CONTRATO PRINCIPAL SUSCRITO CON EL CONSORCIO I TLS DE FECHA 16 DE AGOSTO DE 2002* ". Mediante esta acta se suspende el plazo de ejecución de los contratos para la operación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, basándose en la cláusula décima segunda.- PRORROGA DE PLAZO, de los contratos firmados por I TLS y DANTON en el año 2002. El plazo se suspende hasta la entrega definitiva del nuevo Centro de Revisión Técnica y Matriculación Vehicular Cristianía.
3. La Agencia Metropolitana de Tránsito en enero del 2017, contrató al Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, para ejecutar el estudio que determine: " *EL NUEVO MODELO DE GESTIÓN DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR A SER IMPLEMENTADO A PARTIR DEL AÑO 2018 Y LA ELABORACIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACIÓN DEL ALIADO QUE OPERARÁ LOS CENTROS DE REVISIÓN.*"
Uno de los productos de la referida consultoría es el proyecto de *ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO*, esta ordenanza permitirá ejecutar el proceso que determine la mejor oferta para la operación de los Centros de Revisión una vez que se finalice el contrato con las actuales operadoras.
4. Con oficio N° 325-AMT-2017 de fecha 23 de agosto del 2017, el entonces Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, remitió al entonces Secretario de Movilidad, el *PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO*, adjuntando los resultados de la Consultoría: " *Nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión*"; para su consideración en el Concejo Metropolitano de Quito.

DESARROLLO:

La Agencia Metropolitana de Tránsito en enero del 2017, contrato al Consultor experto en Revisión Técnica Vehicular, Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, para ejecutar la consultoría que determine: " *El nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión.*"

En el tomo I del primer producto contractual, el Consultor señala las posibles opciones existentes para los modelos de gestión del proceso de Revisión Técnica Vehicular que se pueden aplicar una vez concluido el actual contrato con las empresas operadoras de los Centros de Revisión. En la página 55 del producto contractual se señala lo siguiente:

" PROPUESTAS DE MODELOS DE IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO "

La elección de una u otra de las alternativas o escenarios que se van a plantear dependerá de las máximas autoridades del Municipio. El principal cometido es exponer las diferentes opciones, las ventajas e inconvenientes de cada una y su forma de implementación. Se van a plantear y estudiar los dos escenarios que se encuentran disponibles a nivel nacional: la creación de una empresa pública de Movilidad, Transporte Terrestre y Tránsito, que sea la encargada de realizar el procedimiento de delegación a la iniciativa privada mediante Alianza Estratégica, que es el instrumento legal disponible y la concesión directa por parte de la Autoridad Municipal, encargando la administración del contrato a una dependencia especializada, que en este caso sería la Agencia Metropolitana de Tránsito."

En este esquema el Consultor plantea como opciones la creación de una empresa pública misma que tendría total autonomía financiera tal, que todos sus ingresos excedentes no ejecutados, no deben ser devueltos al Estado Central ni tampoco al GAD que las creó, pues de acuerdo con la propia Ley Orgánica de Empresas Pública, al ser entidades sin fines de lucro, sus ingresos no ejecutados se convierten en activos patrimoniales.

La segunda opción es el esquema manejado actualmente, esto es que el Municipio del DMQ delega a una de sus unidades adscritas (en este caso la Agencia Metropolitana de Quito) la ejecución de la concesión u operación directa de los Centros de Revisión Técnica Vehicular. En cuanto tiene que ver con el aspecto financiero, la Unidad adscrita al MDMQ (en el caso actual la AMT) no podría gestionar directamente los recursos provenientes de la participación acordada con el operador, por lo que necesariamente los mismos tendrían que ingresar a las arcas municipales y solo podrían ser utilizados vía presupuesto.

En la página 61 del Tomo I del primer producto contractual el Consultor refiere los modos de implementación del proceso de Revisión Técnica Vehicular, independientemente de si el órgano rector es una empresa pública o una unidad adscrita al Municipio del DMQ, señalando lo siguiente:

" MODOS DE IMPLEMENTACIÓN

Independientemente del modelo de gestión que la autoridad local decidiese implementar (Empresa Pública o Unidad Técnica Adscrita), existen variantes de implementación que pueden ser empleadas.

Las variantes que internacionalmente se pueden emplear para el desarrollo de una Alianza Público Privada en torno a la RTV, son las siguientes:

- 1. Alianza Estratégica.*
- 2. Empresa de economía Mixta.*
- 3. Fideicomiso mercantil.*
- 4. Delegación*
- 5. Autorización*
- 6. Implementación por cuenta propia".*

R

En el desarrollo del primer producto de la consultoría, el Consultor detalla cada una de las opciones planteadas para la implementación del proceso de Revisión Técnica Vehicular, planteando sus beneficios y sus desventajas. En la página 68 el Tomo I del primer producto contractual, hace mención a la implementación por cuenta propia a cargo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por intermedio de una de sus unidades adscritas (esto es sin la concesión del servicio a la empresa privada). Para efectos del presente informe, a continuación se transcribe textualmente los puntos desarrollados como parte de la consultoría sobre este planteamiento:

“ Implementación por cuenta propia

Esta opción, aun cuando está contemplada en la Ley de Tránsito, es posiblemente la que mayores aspectos negativos implica, los cuales se resumen a continuación:

- El volumen de inversión requerido para la implementación por cuenta propia de los Centros de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, es de alrededor de US\$ 10'000.000. Las tarifas de RTV que actualmente se encuentran vigentes en el Ecuador, consideran una recuperación paulatina de los valores de inversión, bajo un esquema de amortización a 10 años. En este caso, se debería considerar que, si el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito realiza esta inversión, contablemente al final de la actual gestión el mismo se consideraría un déficit, pues no habría transcurrido aún el tiempo necesario para su amortización.*
- El personal operativo de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, de acuerdo a las últimas enmiendas constitucionales, no puede ser contratado por la autoridad municipal bajo el código del trabajo, sino que debería ser contratado bajo la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa, lo que implica que sería personal municipal. Esto generaría eventuales dificultades en el caso de detectarse problemas de corrupción, pues dicho personal, al tener nombramiento, estaría sujeto a los beneficios legales que dicho cuerpo jurídico otorga.*
- La operación de una planta de RTV es un proceso complejo y costoso, por lo que, al valor de inversión, la autoridad debería sumarle un rubro para la contratación de un operador especializado que acompañe y capacite al personal operativo de planta durante un período de tiempo determinado. Esta inversión volvería aún más costosa la implementación y operación del sistema.*
- Los costos variables de una planta de RTV a menudo son altos y no pueden ser previstos presupuestariamente. Esta característica hace que la operación de la planta desde la esfera tradicional del sector público sea en la práctica inviable, pues el riesgo de paralización frecuente de las plantas sería muy elevado. Una alternativa podría ser la de conformar una empresa pública que desarrolle este trabajo, pero dadas las características de sus procesos de contratación (que deben cumplir con las disposiciones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública), vuelven igualmente compleja su actuación y generarían un riesgo significativamente alto de detención del servicio, por falta de repuestos e insumos para las líneas de RTV.*
- Vale destacar que el Reglamento para la Revisión Técnica de Vehículos a motor, contenido en la Resolución 070-DIR-2015-ANT, exige que, en*

un plazo no mayor a dos años, todo Centro de Revisión Técnica Vehicular Autorizado obtenga la acreditación bajo la norma INEN/ISO 17020. Esta norma exige en su primer acápite que las entidades de inspección de tipo A (un Centro de Revisión Técnica Vehicular solo puede ser entidad de tipo A), debe tener independencia de criterio de tercera parte, es decir, que no puede tener conflicto de intereses ni con la autoridad ni con el usuario. Siguiendo esta línea de pensamiento, un Centro de Revisión Técnica Vehicular que le pertenezca a la autoridad reguladora, rectora y/o de control, no podría obtener su acreditación INEN/ISO 17020 y, por tanto, no podría cumplir con lo dispuesto por la ANT.

Quien suscribe tampoco recomienda emplear esta alternativa, por considerarse muy riesgosa para la sostenibilidad del servicio y por las evidentes inviabilidades descritas."

COMPARACIÓN ENTRE ALTERNATIVAS

(...) Se aconseja descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV."

ANALISIS

Con base a las conclusiones emitidas por el Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, como parte de la consultoría: "El nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión" se analizan los siguientes aspectos:

1. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone de infraestructura propia para los Centros de Revisión Técnica Vehicular. Los Centros de Revisión existentes están construidos en terrenos de propiedad privada (a excepción del Centro Guajaló que según lo dispuesto en el adendum firmado en el año 2013 por la Secretaría de Movilidad y DANTON S.A., una vez culminado el plazo contractual el terreno y su infraestructura pasará a ser propiedad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y el nuevo Centro de Revisión y Matriculación Cristianía el mismo que está construido en un terreno que es propiedad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito), para la operación se requiere la adquisición de terrenos y la construcción de infraestructura. En el caso de mantener los mismos predios se optaría por la expropiación de los terrenos que contienen a la fecha toda la infraestructura de los Centros de Revisión. Si se decide utilizar otros terrenos se deberá considerar la construcción completa de toda la infraestructura.

Según el estudio realizado por el Consultor, el monto estimado para la adquisición de los terrenos donde actualmente se encuentran edificados los seis Centros de Revisión Técnica Vehicular es de 7.311.392,12 USD.

A

2. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone del recurso humano para la operación de los Centros de Revisión en las cantidades y con la formación descrita a continuación con base a la actual operación:

Cargo o Función	Formación Profesional	Cantidad de funcionarios
Jefe de Centro	Ingeniero mecánico o afín	6
Supervisor de Centro	Ingeniero mecánico o afín	6
Inspector de línea	Ingeniero o tecnólogo en mecánica automotriz	60
Conductores	Chofer profesional	48
Guardias de seguridad	Bachilleres capacitados	18
Personal de limpieza	Bachiller capacitado	12
TOTAL		150

3. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone de los equipos, repuestos e implementos necesarios para el reemplazo, calibración y mantenimiento de los equipos de diagnóstico automotriz de las líneas de inspección técnica vehicular existentes. Los equipos existentes son de marca MAHA de origen Alemán y sus partes y piezas son importadas bajo pedido a través de su representante legal en el Ecuador. Para el caso de entidades privadas es factible la compra de repuestos de alta rotación para su almacenamiento temporal, no obstante para el caso de la administración pública, la adquisición de partes, piezas y repuestos se debe ejecutar con plena justificación (no por adelantado antes de que los equipos presenten fallas en el funcionamiento). A esto se debe sumar que la Consultoría determinó que aproximadamente el 70% de los equipos existentes deben ser reemplazados debido a que a la fecha su tecnología está descontinuada.

CONCLUSIONES.

1. Según el criterio emitido por el consultor, la inversión mínima para la operación de los Centros directamente por el Municipio del DMQ es de 10.000.000 USD, esto para la adquisición de los terrenos donde están construidos los Centros, actualización de los equipos que tienen más de 15 años operando, y actualización de la plataforma informática. Esta inversión inicial, contemplando las tasas del servicio público de Revisión Técnica Vehicular, (dispuestas por la Ordenanza Metropolitana 0336) será recuperada en aproximadamente 10 años de operación. A esto se debe considerar otros gastos de operación como son pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos, entre otros.
2. El Consultor considera la contratación de personal para la operación de los Centros de Revisión, haciendo referencia que bajo la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa será complejo y demoroso la toma de acciones en caso de requerir la desvinculación del personal contratado. Adicional a esto se deberá contar con presupuesto para el pago de sueldos a los funcionarios (aproximadamente 150 personas para operar los seis centros de revisión más personal técnico de soporte en el área de sistemas, personal especialista en el mantenimiento de los equipos de las líneas de inspección, personal de limpieza de las instalaciones, personal de seguridad, entre otros).
3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivos de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de

repuestos e insumos, los mismos que desde el aparato Municipal deberán adquirirse por los procesos de contratación determinados en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. Estos procesos, para su aplicación implican un tiempo relativamente extenso si se considera que la inexistencia de un elemento implicaría la paralización total o parcial de la operación de una línea de inspección, disminuyendo la capacidad de atención a los usuarios y la calidad del servicio. La variedad de repuestos que se requieren para la operación de las líneas de RTV, dificultan su adquisición previa a cualquier daño en los equipos para su almacenamiento, además que existen normativas expresas de la Contraloría General del Estado respecto de la adquisición de bienes que no serán utilizados de forma inmediata.

4. A criterio del Consultor, si los Centros de Revisión son operados desde el Municipio del DMQ de forma directa, resulta imposible cumplir con lo dispuesto por la Agencia Nacional de Tránsito en su resolución 070-DIR-2015-ANT, en lo referente a la acreditación bajo la norma INEN/ISO 17020 ya que existe conflicto de intereses entre la autoridad Municipal y los usuarios de la Revisión Técnica Vehicular.

RECOMENDACIONES.-

1. Se recomienda acoger el criterio emitido por la Consultoría quien sugiere: *"descartar completamente las opciones de Autorización e Implementación por cuenta propia, pues se considera que son lesivas a los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y atentan contra la estabilidad y calidad en la prestación del servicio de RTV"*
2. Se recomienda acoger el criterio emitido por la Consultoría en cuanto a que si se opta por la decisión de que el Municipio del DMQ opere de forma directa los Centros de Revisión Técnica Vehicular sin la intervención de la empresa privada, una opción que atenuará de alguna forma las limitaciones referidas, será la creación de una Empresa Pública Metropolitana de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, que tenga independencia administrativa, legal y financiera.

Con sentimientos de distinguida consideración,

Atentamente

Ing. Pedro Abril
DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaborado por:	Edgar Muñoz	AMT-DRAV	2018/09/26	GA

Ejemplar 1:
Ejemplar 2:
Digital:

María José Espinoza
Archivo Dirección de Registro y Administración Vehicular
Red de la Dirección de Registro y Administración Vehicular

MEMORANDO UCP-371-AMT-2018

PARA: Pedro Abril
Director de Registro y Administración Vehicular

DE: María José Espinosa
RESPONSABLE DE COMPRAS PUBLICAS

ASUNTO: Solicitud de informe

FECHA: 26 de septiembre del 2018

Por medio del presente, remito una copia del oficio No SM-1810-2018 suscrito por el Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad Municipio del Distrito Metropolitano y por disposición del Director General Metropolitano de Tránsito se solicita el informe ampliado concluyente que la Agencia Metropolitana de Tránsito no cuenta con la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la Revisión Técnica Vehicular, en este sentido por ser de su competencia solicito se remita la información solicitada, a fin de dar respuesta en termino de 48 horas al Secretario de Movilidad.

Particular que pongo en su conocimiento para los fines pertinentes.

Atentamente,


María José Espinosa
RESPONSABLE DE COMPRAS PUBLICAS

Acción	Siglas responsables	Siglas unidades	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	XC	UCP	26/09/2018	
Revisado por:	MJE	UCP	26/09/2018	

Ejemplar 1: Archivo UCP
Ejemplar 2: CAF

OFICIO No. AMT-2018-0597
DM. Quito, 20 de julio de 2018

Ingeniero
Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente. –

Asunto: Proyecto de "Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito que autoriza su delegación al Sector Privado".

De mi consideración:

Me refiero al Oficio No. AMT-2018-0443 de 21 de junio de 2018, emitido en atención a su Oficio No. SM-1025/2018 de 12 de junio de 2018, ingresado con el Ticket No. 2018-088469 de la misma fecha mediante el cual se remitió a la Secretaría de Movilidad, el Memorando No. AMT-DRAV-2018-1035 de 15 de junio del 2018 del Director de Registro y Administración Vehicular, que contiene un informe pormenorizado referente a la capacidad de la AMT para asumir directamente el proceso de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, el mismo que en base a los resultados de los estudios de la Consultoría: "ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES", concluye que en la institución no existe la capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular.

En virtud de la necesidad de contar con esta normativa, me permito solicitar se informe si este proyecto ha sido enviado a la Comisión de Movilidad.

Adicionalmente, para ratificar lo mencionado, adjunto me permito enviar el Memorando No. AMT-DRAV-2018-1180 de 6 de julio de 2018, mediante el cual el Director de Registro y Administración Vehicular de la AMT, ratifica que:

"El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone de los equipos, repuestos e implementos necesarios para el reemplazo, calibración y mantenimiento de los equipos de diagnóstico automotriz de las líneas de inspección técnica vehicular existentes."

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,



Julio Henry Puga Mata
**DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO**

Para conocimiento: Ing. Pedro Abril
Director de Registro y Administración Vehicular

Adj.: Copia Memorando No. AMT-DRAV-2018-1180

Acción	Siglas responsables	Siglas unidades	Fecha	Sumilla
Aprobado por:	R. Romero	AL	20/07/2018	
Revisado por:	P. Moncayo	CAL	20/07/2018	
Elaborado por:	C. Trujillo	FAL	20/07/2018	

Ejemplar 1: **Secretaría de Movilidad**
Ejemplar 2: Dirección de Registro y Administración Vehicular
Ejemplar 3: Dirección General Metropolitana AMT
Ejemplar 4: Asesoría Legal

Memorando No. AMT-DRAV-2018-1180Para: Ab. Rothman Romero
ASESORA LEGAL- AMTDe: Ing. Pedro Abril
DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR AMT

Fecha: 06 de julio de 2018

Asunto: Atención al memorando AMT-AL-2018-1834. Informe Técnico de la capacidad de la AMT para asumir directamente el proceso de Revisión Técnica Vehicular del DMQ.

Fecha:	09 JUL 2018
Recibido por:	[Firma]
No. Hojas:	1
Financ:	

custo

Me refiero al memorando AMT-AL-2018-1834 en el cual solicita: " remitir un Informe Técnico en el que se indique y justifique con claridad y precisión si la AMT estaría en capacidad técnica y económica de implementar por sí misma, el servicio de revisión técnica vehicular (...)"

ANTECEDENTES:

1. Con oficio N° SM-1025-2018, mismo que ingresó a la Dirección General de la Agencia Metropolitana de Tránsito el 13 de junio del 2018 y es sumillado para su atención por la Dirección de Registro y Administración Vehicular, con fecha de recepción 14 de junio del 2018, se solicita: " (...) se sirva elaborar un informe en el que se haga constar, si en la Institución que usted dirige existe o no capacidad técnica y económica para llevar a cabo la implementación del servicio de revisión técnica vehicular; así como, independiente de lo que en el informe se manifieste, se digno generar las recomendaciones que sustenten el resultado del informe"
2. En respuesta con memorando AMT-DRAV-2018-1035 de fecha 15 de junio del 2018, dirigido al Director General y al Asesor Legal de la Agencia Metropolitana de Tránsito se entrega el informe solicitado haciendo referencia a los productos de la consultoría: " El nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión", contratada por la Agencia Metropolitana de Tránsito.

DESARROLLO:

Con base a las conclusiones emitidas por el Ing. Roberto Guillermo Custode Pasquel, como parte de la consultoría: " El nuevo modelo de gestión de Revisión Técnica Vehicular a ser implementado a partir del año 2018 y la elaboración de los términos de referencia para la contratación del aliado que operará los Centros de Revisión" , mismas que ya se remitieron en el memorando AMT-DRAV-2018-1035 de fecha 15 de junio del 2018, razón por la cual no se vuelven a remitir en el presente informe, le expongo las siguientes consideraciones:

1. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone de infraestructura propia para los Centros de Revisión Técnica Vehicular. Los Centros de Revisión existentes están construidos en terrenos de propiedad privada (a excepción del Centro Guajaló que según lo

C. Triunfo
10. 07. 2018

(A)

dispuesto en el adendum firmado en el año 2013 por DANTON S.A., una vez culminado el plazo contractual el terreno y su infraestructura pasará a ser propiedad del Municipio del DMQ), para la operación se requiere la adquisición de terrenos y la construcción de infraestructura. En el caso de mantener los mismos predios se optaría por la expropiación de los terrenos que contienen a la fecha toda la infraestructura de los Centros de Revisión. Si se decide utilizar otros terrenos se deberá considerar la construcción completa de toda la infraestructura.

2. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone del recurso humano para la operación de los Centros de Revisión en las cantidades y con la formación descrita a continuación:

Cargo o Función	Formación Profesional	Cantidad de funcionarios
Jefe de Centro	Ingeniero mecánico o afin	6
Supervisor de Centro	Ingeniero mecánico o afin	6
Inspector de línea	Ingeniero o tecnólogo en mecánica automotriz	60
Conductores	Chofer profesional	48
Guardias de seguridad	Bachilleres capacitados	18
Personal de limpieza	Bachiller capacitado	12
TOTAL		150

3. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito representado por la Agencia Metropolitana de Tránsito no dispone de los equipos, repuestos e implementos necesarios para el reemplazo, calibración y mantenimiento de los equipos de diagnóstico automotriz de las líneas de inspección técnica vehicular existentes.

Con sentimientos de distinguida consideración,

Atentamente

Ing. Pedro Abril
Ing. Pedro Abril

**DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO**

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaborado por:	Edgar Muñoz	AMT-DRAV	2018/07/06	<i>EM</i>

Ejemplar 1:
Ejemplar 3:
Digital:

Rolman Romero, Asesor Legal de la AMT
Archivo Dirección de Registro y Administración Vehicular
Red de la Dirección de Registro y Administración Vehicular