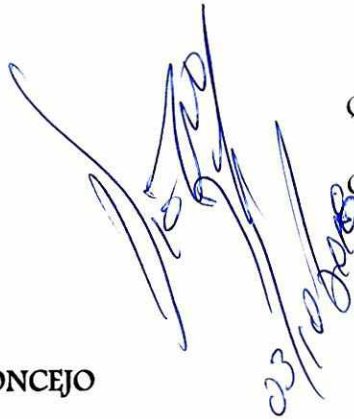


Quito, **02 OCT 2018**

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"

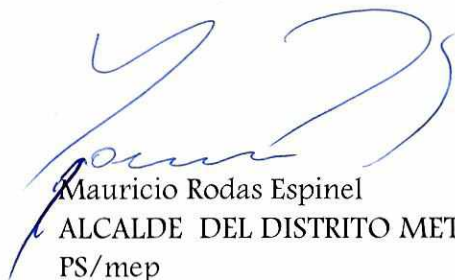
De mi consideración:

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.

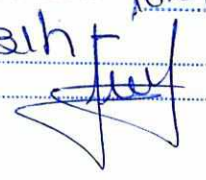
Atentamente,



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 **-31h**
Recibido por: 

Adjunto: lo indicado

28 SEP 2018
Quito, DM.
Oficio No. SM-2018- 1884

Doctor
Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-

Asunto: Proyecto de Ordenanza Revisión Vehicular

De mi consideración:

En alcance al oficio N° SM-SD-2018-1570, de fecha 23 de agosto de 2018; y, en base a las reuniones de trabajo mantenidas conjuntamente con la Procuraduría Metropolitana y la Agencia Metropolitana de Tránsito.

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.

Lo que comunico para su conocimiento y de ser pertinente sea remitido al Concejo Metropolitano.

Sin más por el momento, suscribo.

Atentamente,


Ing. Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



Adjunto: Proyecto de Ordenanza Revisión Vehicular e Informes Técnicos (28 FU)

Acción	Responsable	Unidad	Fecha	Sumilla
Elaboración:	G. Jácome	DESPACHO	2018/09/28	
Revisión:	A. Vintimilla	ASESORIA JURIDICA	2018/09/28	
Aprobación:	A. León	DESPACHO	2018/09/28	

Ejemplar 1: Dr. Mauricio Rodas, ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Ejemplar 2: SECRETARIA DE MOVILIDAD
Digital : Archivo Digital Numérico

CC. CONOCIMIENTO

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

N°..... - 2018

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

Por último, en el informe de la consultoría aconseja descartar la posibilidad de realizar este servicio directamente por el Municipio, para evitar perjudicar los intereses del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y mantener la calidad del servicio de los Centros de Revisión Técnica Vehicular.

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

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

La inversión mínima que deberá realizar el Municipio de DMQ es de USD. 10'000.000 (DIEZ MILLONES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA), este valor comprende la adquisición de los terrenos donde se establecerán los centros, actualización de los equipos y actualización de la plataforma informática, sin considerar la reinversión que se desea implementar para mejorar el servicio al usuario.

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 pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos, entre otros.

Así mismo, se debe considerar 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.

Por lo que se considera las recomendaciones establecidas por la Agencia Metropolitana de Tránsito mediante oficio No. AMT-2018-0916, de 27 de septiembre de 2018:

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"*

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.

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, 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 de Inversiones dispone que la modalidad de delegación 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 concesión de servicio público u obra pública;

Que, el Capítulo 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, los artículos 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;

Que, la Sección 1 del Capítulo II del Título IV del Libro III 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 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 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 en 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;

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;

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 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, matriculadas o que circulen habitualmente en esta jurisdicción.

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.

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, 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) Concesión: Es una modalidad de delegación, por parte del Estado, que tiene por objeto transferir la facultad de proveer y gestionar de manera integral un servicio a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, bajo un esquema, de exclusividad regulada, a través de la planificación, gestión técnico operacional, financiamiento, construcción, ampliación, rehabilitación, mejoramiento o conservación de infraestructuras, facilidades y equipamientos estatales preexistentes. La concesión puede ser total o parcial, dependiendo si comprende la integralidad o parte de la prestación del servicio público de transporte; de la misma forma pueden coexistir varios tipos de terminales o servicios especializados en delegación, dentro de una misma jurisdicción.
- g) 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.
- h) 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.
- i) 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.
- j) 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, con base 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.

- k) **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.

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

Art. 4.- Organismo Responsable.- La planificación, regulación, gestión y control del servicio público que determina esta Ordenanza, estará a cargo de la Agencia Metropolitana de Tránsito 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. 5.- 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 se encuentren matriculados o circulen de forma habitual dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

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. 6.- 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.

Capítulo II
Elementos de la Revisión Técnica Vehicular

Art. 7.- 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 mecatrónica 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. 8.- 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, así como otros documentos que fueren necesarios presentarse. 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.

Art 9.- 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. 10.- Revisión Mecatrónica y de Seguridad.- La revisión mecatrónica y de seguridad se realiza a través de aparatos e instrumentos mecatrónico, 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. 11.- 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. 12.- 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. 13.- 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", 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. 14.- 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. 15.- 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. 16.- 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 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. 17.- 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 reprobar.

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. 18.- 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.

El adhesivo contará con un número secuencial único e incluirá tecnología que permita reconocer la identidad del vehículo.

Art. 19.- 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 CRTV 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. 20.- 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.

Art. 21.- 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 multiplicarán por tres en caso de vehículos de transportación masiva y vehículos pesados y extra pesados.

Art 22.- 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 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. 23.- 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 COOTAD.

Art. 24.- 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 o similar, debidamente autorizado.

Art. 25.- Control en vía pública.- La Agencia Metropolitana de Tránsito tiene la facultad para realizar controles de revisión técnica vehicular en la vía pública, para lo cual, contará con analizadores de gases, opacímetros y demás equipos necesarios.

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.

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. 26.- 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. 27.- 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. 28.- Periodicidad de revisión técnica vehicular.- La revisión técnica vehicular deberá ser realizada por los vehículos particulares una vez por año; y, 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 de 2017, disposición general quinta, en concordancia con la Ordenanza Metropolitana 213, artículo 11.375.1, inciso segundo.

• ORDENANZA METROPOLITANA No. 0189 DE 04 DE DICIEMBRE DE 2017

DISPOSICIÓN GENERAL QUINTA.- *"El Municipio de Quito en el ejercicio de las competencias de tránsito que le corresponden y acorde a lo establecido en la Ordenanza Metropolitana 213, en su artículo 11.375.1, inciso segundo, deberá continuar con el número de revisiones técnicas vehiculares establecidas. La Agencia Metropolitana de Tránsito deberá Informar sobre el cumplimiento de las dos revisiones técnicas a los vehículos de uso intensivo de carga y los que prestan servicio público de transporte comercial y de pasajeros; y, garantizar su debido cumplimiento. Se deberá informar periódicamente al Concejo Metropolitano sobre la implementación de esta disposición"*, articulado de cumplimiento mandatorio para los organismos municipales.

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.

Art. 29.- 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. 30.- 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. 31.- 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. 32.- 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.

Art. 33.- 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 34.- 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 35.- 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. 36.- 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 o su delegado.

- a) Delegado de la Secretaría de Movilidad, quien la presidirá;
- b) La máxima autoridad de la Agencia Metropolitana de Tránsito, quien haga sus veces o su delegado;
- c) Un profesional del área técnica en la materia objeto de la contratación;
- d) El 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 conozca de alguna situación o circunstancia que razonablemente pueda considerarse que afecta o pudiere afectar su independencia o imparcialidad.

Art. 37.- Atribuciones de la Comisión Técnica.- La Comisión Técnica será responsable de revisar ejecutar el concurso público para la delegación al sector privado del servicio de revisión técnica vehicular en todas sus etapas.

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. 38.- 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 39.- 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

Art. 40.- 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.

Art. 41.- 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. 42.- 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 43.- 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. 44.- 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.

Art. 45.- 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. 46.- 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. 47.- 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 reunieren todos los requisitos exigidos en los pliegos, serán inmediatamente habilitados para la evaluación de su propuesta económica.

Art. 48.- 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. 49.- 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. 50.- Adjudicación.- La máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad en base al informe final presentado por la Comisión Técnica, realizará la adjudicación al oferente mejor puntuado o declarará desierto el concurso.

Art. 51.- 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 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. 52.- Suscripción del Contrato.- Dentro del término de quince días hábiles de notificada la Resolución de Adjudicación, el adjudicatario suscribirá el Contrato que se incluya 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 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 del consorcio.

Si el oferente o uno de los miembros del consorcio o compromiso de consorcio fuere una persona jurídica extranjera, para la suscripción del Contrato,

designara un apoderado en el país, con todas las facultades para cumplir con las obligaciones derivadas del mismo, incluyendo contestar las demandas 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. 53.- 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; y, garantías que debe presentar el Delegatario.

Art. 54.- 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.

TÍTULO CUARTO CONTROL, EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN

Art. 55.- 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.

TITULO QUINTO TASAS POR SERVICIOS

Art. 56.- Tasa por la prestación del servicio público.- La tasa por la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular será determinada por Consejo Metropolitano, cada año fiscal, pudiendo establecer un valor superior, conforme a la autorización emitida por la mencionada Autoridad, siempre que el aumento se encuentre justificado por la naturaleza de la prestación del servicio. La Agencia Nacional de Tránsito podrá sugerir un valor referencial correspondiente a la tasa por la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular, solamente cuando sea solicitado por el Concejo Metropolitano.

Art. 57.- Vigencia del Pliego Tarifario.- Las tasas emitidas tendrán una vigencia anual.

Hasta el 31 de enero de cada periodo fiscal, el Concejo Municipal actualizará el valor de la tasa, sin embargo, en caso de no emitirse un nuevo pliego

tarifario, regirá el que se encuentre vigente en el 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 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 Tránsito 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.

Regirá desde su publicación en el Registro Oficial.

DADO Y FIRMADO EN LA SALA DE SESIONES DEL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, A LOSDEL AÑO DOS MIL DIECISIETE.

ALCALDE

SECRETARIO

CERTIFICO: Que la presente "ORDENANZA QUE REGULA EL SERVICIO PÚBLICO DE REVISION TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO", fue discutida y aprobada por el Concejo Metropolitano de Quito, en sesiones ordinarias de fechas del año dos mil dieciocho, en primero y segundo debate, respectivamente.

Quito,de 2018

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



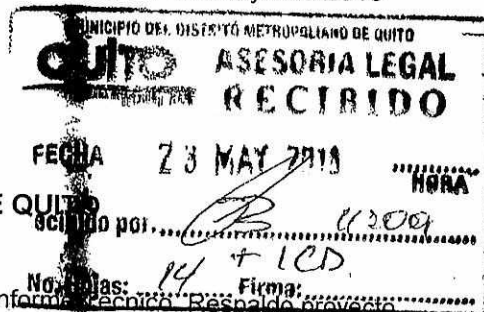
Adj.: Oficio No. AMT-2018-0289
Oficio No. AMT-2018-0443
Memorando No. AMT-DRAV-2018-1740

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



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		<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

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

(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.

Fecha:	20 JUN 2018
Recibido por:	gt
No. Hojas:	1
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 registrá 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 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 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 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* "

FR

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".*

RD

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 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."

ANÁLISIS

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.

D

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	

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

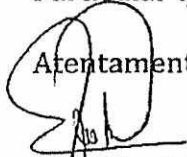
ASUNTO: Solicitud de informe

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
**DIRECCIÓN GENERAL METROPOLITANA
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-2018-1180

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.

RECIBIDO
Fecha: 09 JUL 2018
Recibido por: [Firma]
No. Hoja: 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 pos 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

[Firma]
07/07/2018

①

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 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

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	

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