

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

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

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

De mi consideración:

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

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

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

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

1

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,



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

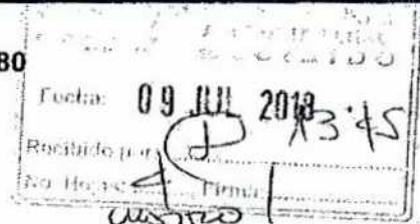
**Memorando No. AMT-DRAV-2018-1180**

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



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

C. Trujillo  
10/07/2018

(A)

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

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

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

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	<i>EM</i>

Ejemplar 1:  
Ejemplar 3:  
Digital:

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

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

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

**Asunto:** Informe Técnico. Respaldo proyecto Ordenanza Metropolitana

De mi consideración:

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

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

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

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

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

Por lo expuesto, el Consultor en su estudio recomienda:

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

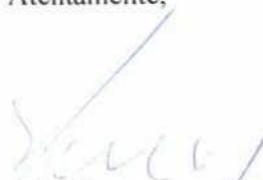
Considerando que los productos de la consultoría: **"ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES"**, son nuestros parámetros técnicos y especializados para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

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

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

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,

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



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

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

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

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

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

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
**QUITO** ASESORIA LEGAL  
**RECIBIDO**

FECHA 23 MAY 2018 "HORA"  
Recibido por: [Firma] 12:00  
No. Hojas: 14 + LCD. Firma: [Firma]

Asunto: Informe Técnico "Respaldo proyecto  
Ordenanza Metropolitana

De mi consideración:

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

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

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,

[Firma]  
Júlio Henry Puga Matos  
**DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO**  
**AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO**



1

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

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

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

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

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

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

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

De mi consideración:

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

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

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

- (aproximadamente 150 personas), más el personal técnico de soporte en el área de sistemas, personal especialista en el mantenimiento de los equipos de las líneas de inspección, personal de limpieza de las instalaciones, personal de seguridad entre otros.
3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivo de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de repuestos e insumos que a través de la Municipalidad deberán acogerse a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, con las posibles demoras que puedan existir en los procesos.
  4. A criterio del Consultor, señala que, si los Centros de Revisión son operados desde el Municipio del D MQ en forma directa, no sería posible cumplir con lo dispuesto en la Resolución No. 070-DIR-2015-ANT, en cuanto tiene referencia a la acreditación obligatoria bajo la norma INEN/ISO 17020, por existir conflicto de intereses entre la autoridad Municipal y los usuarios de la Revisión Técnica Vehicular.

Por lo expuesto, el Consultor en su estudio recomienda:

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

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

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

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,

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

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

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

Acción	Siglas responsables	Siglas 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.

AGENCIA LEGAL	
Fecha:	20 JUN 2018
Recibido por:	CD
No. Hojas:	6+
Firma:	

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

**ANTECEDENTES:**

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

10

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

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

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

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

**DESARROLLO:**

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

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

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

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

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

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

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

*" MODOS DE IMPLEMENTACIÓN "*

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

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

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

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

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

*" Implementación por cuenta propia*

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

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

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

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

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

#### **COMPARACIÓN ENTRE ALTERNATIVAS**

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

#### **CONCLUSIONES.**

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

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

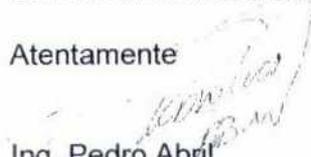
3. El Consultor observa que para el mantenimiento preventivo/correctivos de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de repuestos e insumos, los mismos que desde el aparato Municipal deberán adquirirse por los procesos de contratación determinados en la Ley Orgánica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

**RECOMENDACIONES.-**

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

Con sentimientos de distinguida consideración,

Atentamente

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

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

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

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

**Memorando No. AMT-DRAV-2018-1740**

Para: María José Espinoza  
RESPONSABLE DE COMPRAS PÚBLICAS - AMT

De: Pedro Abril  
DIRECTOR DE REGISTRO Y ADMINISTRACIÓN VEHICULAR AMT

Fecha: 26 de septiembre de 2018

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

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

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

**ANTECEDENTES:**

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

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

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".

*AP*

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

*Implementación por cuenta propia*

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

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

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

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

#### COMPARACIÓN ENTRE ALTERNATIVAS

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

#### 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.

4

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
<b>TOTAL</b>		<b>150</b>

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

### CONCLUSIONES.

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

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

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

#### RECOMENDACIONES.-

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

Con sentimientos de distinguida consideración,

Atentamente

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

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

Ejemplar 1:  
Ejemplar 2:  
Digital:

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