



**EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL
"MOVILIDAD DE MANTA E.P."**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

TIPO DE PRODUCTO:	Servicio	X	Consultoría	
CÓDIGO DEL PROCESO:	CP-EPMMM-01-2026			
FECHA: (día/mes/año)	20 de marzo del 2026			

1. OBJETO DE LA CONTRATACIÓN:

"El Objeto del Concurso Público es, seleccionar y adjudicar mediante DELEGACIÓN A LA INICIATIVA PRIVADA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y MATRICULACIÓN, MEDIANTE EL CENTRO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR PARA EL CANTÓN MANTA, incluyendo el Registro de la Propiedad Vehicular y la operación de la Ventanilla Única de Trámites de Movilidad en el Cantón Manta. Esto implica el Diseño, la Construcción, la Provisión de Equipamiento Tecnológico e Infraestructura, la Administración, Operación y Mantenimiento de un Centro de Revisión Técnica Vehicular (CRTV) y el Diseño, la Construcción, la Provisión de Equipamiento Tecnológico e Infraestructura para el Centro Retención Vehicular que cumpla con todos los estándares nacionales e internacionales vigentes aplicando lo que determina (ANT, SAE, INEN)."

2. PRESUPUESTO:

No aplica

3. NORMATIVA JURÍDICA

El numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República considera que los gobiernos municipales tendrán competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Acorde a lo dispuesto en el artículo 316, ibídem, el estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria. La delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico. El Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley.

El artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización señala que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán como competencia exclusiva, entre otras, planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

El artículo 283, ibídem, prevé que sólo de manera excepcional los gobiernos autónomos descentralizados regionales, provinciales, metropolitanos y municipales, podrán delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada. Esta delegación se realizará mediante acto normativo del órgano competente cuando el gobierno autónomo descentralizado respectivo no se encuentre en capacidad técnica y económica de gestionar directamente un servicio público o en caso de calamidad pública o desastre natural. La falta de capacidad técnica o económica para la gestión directa de un servicio público será debidamente justificada por la autoridad ejecutiva, ante el respectivo órgano legislativo local y la ciudadanía, en las condiciones establecidas en la Constitución, la Ley y de acuerdo con las regulaciones del órgano competente de la administración pública o Gobierno Central que tenga atribución legal en materia de competencias. La selección correspondiente deberá realizarse mediante concurso público con excepción de la delegación de las competencias de riego, agua potable y alcantarillado a organizaciones comunitarias.

El artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estipula que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

El literal j) del artículo 30.5, ibídem, determina que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencia para 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.

El artículo 206, ibídem, considera que la Agencia Nacional de Tránsito autorizará el funcionamiento de centros de revisión y control técnico vehicular en todo el país y otorgará los permisos correspondientes, según la ley y los reglamentos, siendo estos centros los únicos autorizados para efectuar las revisiones técnico mecánicas y de emisión de gases de los vehículos automotores, previo a su matriculación.

De conformidad con el artículo 306 del Reglamento General Aplicativo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los propietarios de vehículos automotores están obligados a someter los mismos, a revisiones técnico mecánicas en los centros de revisión y control vehicular, autorizados conforme a la reglamentación que expida la Agencia Nacional de Tránsito.

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

El inciso primero del artículo 74 del Código Orgánico Administrativo señala que cuando sea necesario, en forma excepcional y motivada, para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas con mayoría pública, el Estado o sus instituciones podrán delegar a sujetos de derecho privado, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos, sin perjuicio de las normas previstas en la ley respectiva del sector.

El artículo 76, ibídem, establece que la gestión delegada mediante contrato se sujetará a las siguientes reglas:

1. La selección del gestor de derecho privado se efectuará mediante concurso público. Y,
2. Para la selección del gestor de derecho privado, la administración competente formulará el pliego de bases administrativas, técnicas y económicas y los términos contractuales que regirán el procedimiento y la relación entre la administración y el gestor.

El artículo 77, ibídem, prevé que cuando la gestión se refiera a sectores estratégicos o servicios públicos, la participación pública se ajustará al régimen constitucional, en la materia. Cuando la ley especial no haya determinado la excepcionalidad de modo general, le corresponde al Presidente de la República, dicha calificación. Cuando las normas jurídicas locales no hayan determinado la excepcionalidad de modo general, en los servicios públicos a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, le corresponde esta calificación a su máxima autoridad administrativa.

Conforme a lo previsto en el REGLAMENTO PARA EJECUTAR LA FACULTAD ASOCIATIVA DE LA EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL MOVILIDAD DE MANTA-EP en su artículo 8, determina el Procedimiento Interno de MOVILIDAD DE MANTA-EP, que prescribe: *“La Gerencia General de MOVILIDAD DE MANTA-EP, previo aval del Directorio, determinará, los procedimientos de orden interno que requieran las asociaciones, alianzas estratégica y más formas asociativas aplicables de conformidad con la Ley, relacionados a los aspectos de: a. Procedimientos a realizar, sus bases, así como su evaluación y calificación hasta la adjudicación del proceso realizado; b. Integración de la comisión Técnica; y, c.*

Adjudicación y Contratación., previo aval del Directorio, determinará, los procedimientos de orden interno que requieran las asociaciones, alianzas estratégicas y demás formas asociativas aplicables de conformidad con la Ley, relacionados a los aspectos de: a. Procedimientos a realizar, sus bases, así como su evaluación y calificación hasta la adjudicación del proceso realizado; b. Integración de la comisión Técnica; y, c. Adjudicación y Contratación.”.

En el artículo 12 del Reglamento enunciado en el párrafo anterior, se establece las facultades del Directorio, entre ellas las de aprobar y autorizar los proyectos de asociación o alianza estratégica y declararlos de interés público, en función de los justificativos técnicos, económicos y empresariales, presentados por la Gerencia General de MOVILIDAD DE MANTA-EP.

EL Artículo 15 del mismo cuerpo legal dispone la elaboración de las “Especificaciones técnicas/términos de referencia, y refiere: *“El Gerente General de MOVILIDAD DE MANTA-EP, previa aprobación del Directorio, queda autorizado para disponer por medio de la conformación de la comisión técnica-económica, la elaboración de las especificaciones técnicas y/o términos de referencia y pliegos pertinentes, llevar adelante el procedimiento de selección de la contraparte asociativa; y, a título propio realizar la adjudicación y suscripción del contrato y la ejecución de la modalidad asociativa”*

Así mismo en el Art. 17 se determina las atribuciones y deberes de la Comisión Técnica, que se detallan: *“a. La elaboración de las bases del concurso. b. Proceder a la apertura de los sobres con las ofertas presentadas, una hora después del cierre de la recepción de las mismas. c. Calificar y evaluar las ofertas. d. De considerarlo necesario, designará una Subcomisión Técnica de Apoyo a fin de que emita el respectivo informe con las observaciones y recomendaciones. e. Conocer y aprobar el informe presentado por la Subcomisión Técnica de Apoyo. f. Absolver consultas, aclarar, o interpretar los documentos precontractuales, para cuyo efecto será de su competencia exclusiva solicitar la información y opiniones a los servidores de los departamentos técnicos y administrativos de MOVILIDAD DE MANTA-EP, cuando fuere del caso. g. Rechazar las ofertas o propuestas que no se ajusten a los requerimientos, exigencias y necesidades institucionales. h. Comunicar al Gerente General en caso de que no se hayan presentado ofertas, o, si las ofertas presentadas, fueren rechazadas, descalificadas o no fueren convenientes para los intereses institucionales de MOVILIDAD DE MANTA-EP, para que declare desierto el procedimiento. i. Recomendar la celebración de la alianza estratégica, consorcio o asociación con el participante que hubiere obtenido la mejor calificación en función de los justificativos técnicos, legales, económicos y empresariales presentados por los participantes.”.*

El Art. 24 del mismo cuerpo legal, que se refiere a los Pliegos del proceso de selección, refiere: *“En el pliego del proceso de selección se establecerá las condiciones y requisitos mínimos que deberán cumplir los oferentes, la indicación de las fases del proceso con sus respectivos plazos y términos, así como los criterios de evaluación. En todo proceso se deberá cumplir al menos las fases de invitación, absolución de consultas, respuestas y aclaraciones; recepción de ofertas; convalidación de errores; análisis y evaluación de las ofertas; negociación; y, emisión del informe final de resultados. Tanto la aprobación del pliego, las declaratorias de cancelación y desierto, la adjudicación, y en general todos los actos administrativos que creen, modifiquen o extingan derechos de los particulares de manera directa, deberán ser expedidos mediante resolución de la máxima autoridad o su delegado.”.*

El Art. 56 prescribe: *“Una vez que el Gerente General de MOVILIDAD DE MANTA-EP, cuente con la aprobación del proyecto de asociación estratégica y su declaratoria de interés público, por parte del Directorio, como también, posea toda la información necesaria para la fase precontractual del proceso asociativo, convocará tanto a empresas privadas como públicas que deseen concursar, observando el proceso de concurso público para la selección del socio privado, público, nacional o extranjero, en el cual se observarán los principios de legalidad, igualdad, trato justo, publicidad, transparencia, concurrencia, oportunidad, calidad, entre otros, que regulan la Administración Pública, aplicables a este proceso.”*

Acuerdo Ministerial Nro. MTOP-MTOP-25-30-ACU, de fecha 06 de julio de 2025, suscrito por el Ministro de Transporte y Obras Públicas en el que establece: *“(…) Declarar la Emergencia en la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial en función de lo determinado en el Art. 130 del COOTAD concordante con el Art. 1 de Resolución No. 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril del 2012 emitida por el Consejo Nacional de Competencias, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 del 29 de mayo del 2012, ejercida por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales de los cantones de Manta y Durán.(…)”;*

Acuerdo Interministerial No. MDI-MTOP-2025-001 de 06 de julio de 2025, suscrito conjuntamente por el Ministro del Interior, y el Ministro de Transporte y Obras Públicas, se dispone que el Ministerio del Interior, a través de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Ecuador, asuma la ejecución operativa y administrativa de la intervención subsidiaria y temporal de la competencia de planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el cantón Manta, que era ejercida por el GAD Municipal de Manta a través de la Empresa Pública Municipal "MOVILIDAD DE MANTA-EP";

Acuerdo Interministerial No. MDI-MTOP-2025-001 de 06 de julio de 2025, suscrito conjuntamente por el Ministro del Interior, y el Ministro de Transporte y Obras Públicas, en su parte pertinente: "(...) Artículo 2.- Alcance de la Intervención. - La intervención comprenderá: (...) La entidad interventora, autorizará previa y expresamente y controlará toda decisión que requiera, necesite o intenten tomar los Gerentes Generales o los Directorios de la EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE MANTA - EP y de la EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE DURÁN - EMOT DURÁN, en consonancia con lo establecido en el Art. 159 del COOOTAD (...);

Resolución Nro. PN-DNT-QX-2025-0002 de fecha, 11 de julio de 2025, suscrito por el Sr. Crnl. Msc. Carlos Alexander Semblantes Gamboa, Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, Subrogante; resolvió en el "Art. 1. - Delegar al servidor Policial Directivo Teniente Coronel de Policía de E.M. Carlos Steeve Albán Pazmiño, para que a nombre y representación del Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional, en el marco de sus competencias, en calidad de Interventor Administrativo y Operativo a la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Manta, durante el período de transición, brindándole todas las competencias de decisión sobre la gerencia y el directorio";

Acción de Personal No. 047-2025, del 21 de agosto de 2025, se nombra a la Magíster Saskya Paola Caizapanta Suárez, Gerente General (E) de la Empresa Pública Municipal "MOVILIDAD DE MANTA-EP", quien asume todas las facultades y atribuciones en representación legal de la entidad;

Acuerdo Nro. MIT-MIT-25-51-ACU, de fecha 17 de octubre de 2025, suscrito por el Ministro de Infraestructura y Transporte, en el que establece: "Art. 1.- DISPONER a la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Ecuador en su calidad de órgano ejecutor de la intervención, para a través de su Director o sus delegados, asuma de manera excepcional, subsidiaria y temporal como único órgano de dirección y administración de la EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE MANTA - EP y la EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD - EMOT DURÁN (en adelante "LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS") mientras dure la intervención, de conformidad con lo previsto en el Acuerdo Interministerial MDIMTOP-2025-001 y en la Resolución Nro. 002-CNC-2025.";

Acuerdo Nro. MIT-MIT-25-51-ACU, de fecha 17 de octubre de 2025, suscrito por el Ministro de Infraestructura y Transporte, en el que dispone: "Art. 2. - En virtud de la pérdida excepcional y temporal de la facultad legal de ejecutar cualquier acción o gestión relacionada con el ejercicio de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales de Manta y Durán, y por consiguiente de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, será el órgano ejecutor de la intervención o su delegado quien resolverá encargar la Gerencia General de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS durante el plazo de la intervención. (...).";

Acuerdo Nro. MIT-MIT-25-51-ACU, de fecha 17 de octubre de 2025, suscrito por el Ministro de Infraestructura y Transporte en el que instituye: "Art. 3. – El órgano ejecutor de la intervención tendrá las siguientes atribuciones: (...) 8. Emitir las actuaciones administrativas, operativas y las que sean necesarias, a LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS y al Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, para la debida ejecución del proceso de intervención; a las cuales se subordinarán y deberán ser cumplidas de manera obligatoria, so pena de las sanciones administrativas disciplinarias que correspondan por su incumplimiento; 9. Las demás atribuciones que sean asignadas por la ley, por el Gobierno Interventor y la normativa interna de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS. (...).";

Acuerdo Nro. MIT-MIT-25-51-ACU, de fecha 17 de octubre de 2025, suscrito por el Ministro de Infraestructura y Transporte, en el que dispone: "Art. 4. - El órgano ejecutor de la intervención observará las directrices que se detallan a continuación para la gestión administrativa y operativa de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS: (...); IV. GESTIÓN ADMINISTRATIVA FINANCIERA: La Gerencia General es responsable de la gestión empresarial, administrativa,

económica, financiera, comercial y operativa de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, teniendo como misión el planificar, organizar, dirigir, controlar y ejecutar las políticas y normas emitidas. En los casos que sean necesarios, se dará a conocer al órgano ejecutor de la intervención o su delegado para su autorización previa. (...);

Resolución Nro. PN-DNT-SJPTM-QX-2025-0023-R de fecha 22 de octubre de 2025, el Sr. Tcnl. Msc. Ab. Carlos Steeve Alban Pazmiño, Encargado de la Intervención Administrativa y Operativa DNCTSV, del Cantón Manta, resuelve en el “Art. 1. - RATIFICAR el Encargo de GERENTE GENERAL a la señora Magister Saskya Paola Caizapanta Suárez, dispuesta con Oficio Nro. PNDNT-SJPTM-QX-2025-0458-O de fecha 20 de agosto de 2025, emitida por el órgano ejecutor de la Intervención en calidad de Delegado de la Intervención de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, desde el 06 de julio de 2025, en cumplimiento al ACUERDO INTERMINISTERIAL Nro. MDI-MTOP-2025-001, toda vez que las actuaciones se han ejecutado para procurar el éxito y adecuada gestión de la intervención.”;

4. ANTECEDENTES:

Mediante Memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0159-M de 10 de febrero de 2026, la Mgs. Saskya Paola Caizapanta Suarez en calidad de GERENTE GENERAL (E) MOVILIDAD DE MANTA-EP, solicita a las Direcciones de Ingeniería de Tránsito, Dirección General Financiera, Dirección General Administrativa y de Talento Humano y Dirección de Matriculación y Revisión Técnica Vehicular, el análisis de evaluación de la implementación de una alianza público-privada o mecanismos equivalentes, acorde al ámbito de competencias de cada Dirección.

Con Memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0173-M de 12 de febrero de 2026, el Director de Ingeniería de Tránsito ha elaborado el informe Nro. EPMMD-DIT-006-2026 respecto a los posibles impactos ambientales; además, se adjunta el Informe Técnico Nro. MM-DGATH-CV-2026-0040-INF sobre el informe de justificación de Salud y Seguridad Ocupacional (SSO).

Mediante Memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0168-M el Director General Financiero, recomienda lo siguiente: Analizar la factibilidad de realizar un apalancamiento financiero o alianzas estratégicas con la finalidad de modernizar el servicio de matriculación y revisión técnica vehicular, y mantener operativo este importante servicio a la ciudadanía. Además, en caso de iniciar un proceso de alianza estratégica y para mitigar riesgos de manejo de fondos, esta Dirección recomienda el proyecto a la constitución de un Fideicomiso de Administración y Pagos, esto aseguraría: la distribución automática de la participación institucional y la transparencia absoluta frente a organismos de control (Auditoría).

Con Memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0179-M de 12 de febrero de 2026, el Director de Control Operativo remitió el informe donde se recomienda la reubicación del Centro de Retención Vehicular.

Mediante Memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0229-M de 02 de marzo de 2026, el Director de Matriculación y Revisión Técnica Vehicular remite a la Gerencia el Informe Técnico para la propuesta del diseño, construcción, administración y delegación a la iniciativa privada de los servicios públicos de revisión técnica vehicular y matriculación, registro de la propiedad vehicular, ventanilla única de trámites de movilidad mediante el Centro de Revisión de Tránsito Técnico Vehicular.

Con Memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0243-M de fecha 04 de marzo de 2026 la Mgs. Saskya Paola Caizapanta Suarez en calidad de GERENTE GENERAL (E) MOVILIDAD DE MANTA-EP, solicita a la Dirección General de Asesoría Jurídica, proceder a dar inicio al proceso legal correspondiente, sobre la base del Informe Técnico para la Propuesta del Diseño, Construcción, Administración y Delegación a la Iniciativa Privada de los Servicios Públicos de Revisión Técnica Vehicular (RTV) y Matriculación, donde se indica que: “(...) para el proceso de selección de asociado, consorciado, socio o aliado estratégico, informo que la misma que deberá ser integrada de la siguiente manera: Para el inicio del proceso solicitado, y con el fin de dar cumplimiento al Reglamento para Ejecutar la Facultad Asociativa de la Empresa Pública Municipal “MOVILIDAD DE MANTA-EP”, aprobado el 20 de mayo de 2022, por el Directorio de la mencionada empresa pública, en sus artículos 15 y 16, que se refieren a las especificaciones técnicas/términos de referencia, y la conformación de la Comisión:

- a. Un profesional designado por el Gerente General de MOVILIDAD DE MANTA-EP, quien lo presidirá con voz y voto dirimente.
- b. Dos profesionales afines al objeto de la asociación, designados por el Gerente General de MOVILIDAD DE MANTA-EP, quienes mantendrán voz y voto.
- c. El/la Director(a) Financiero de MOVILIDAD DE MANTA-EP, o su delegado, con voz y voto.
- d. El/la Director(a) de Asesoría Jurídica de MOVILIDAD DE MANTA-EP, o su delegado, con voz, quien fungirá como secretario (...)."

Mediante Resolución No. 39-GG-EPM-2026 la Gerencia General de la Empresa Pública Municipal "Movilidad De Manta-EP" en su artículo 1 señala: "(...) Artículo 1.- Designar como miembros de la Comisión Técnica del Proceso de Concurso Público No. CP-EPM-001-2026 a los siguientes servidores públicos de la Empresa Pública Municipal "MOVILIDAD DE MANTA EP":

1. Delegado de la Gerencia General el Ing. Edison Eduardo Moreira Calle, Director de Matriculación y Revisión Técnica Vehicular, quien la presidirá con voz y voto dirimente.
2. Abg. Javier Adolfo Velasco Chauca, Director de Control Operativo (o su delegado), como miembro técnico especializado, con voz y voto.
3. Ing. Paolo Sebastián Brazales Cervantes, Director de Ingeniería de Tránsito, como miembro técnico profesional afín al objeto, con voz y voto.
4. Ing. David Rafael Calderón Moreno, Director General Financiero (o su delegado) con voz y voto.
5. Abg. Enriqueta Noemí Sotomayor Villavicencio, Directora General de Asesoría Jurídica (o su delegado), con voz, pero sin voto, quien actuará como Secretaria/o de la Comisión Técnica, y será responsable de la custodia de los documentos y elaboración de las actas (...)"

5. JUSTIFICACIÓN:

La Empresa Pública Municipal Movilidad de Manta EP enfrenta limitaciones estructurales, tecnológicas y operativas que afectan la eficiencia, calidad y continuidad del servicio público de matriculación y revisión técnica vehicular. Los inconvenientes del sistema AXIS 4.0, el déficit de talento humano y las deficiencias de infraestructura vulneran el cumplimiento de la Resolución ANT 025 y 008, así como los principios de eficacia y eficiencia establecidos en los artículos 226 y 227 de la Constitución.

La adopción de mecanismos de modernización tecnológica y de fortalecimiento institucional, amparados en los artículos 35 y 36 de la LOEP y en el artículo 4 de la LOSNCP, constituye una necesidad impostergable para superar las limitaciones actuales y garantizar el cumplimiento efectivo de las competencias legales y normativas asignadas a la Empresa Pública Municipal Movilidad de Manta EP.

Actualmente la Dirección de Matriculación de Manta cuenta con el servicio de Revisión Técnica Vehicular, sin embargo, posee limitaciones estructurales en su diseño de acuerdo a la normativa técnica; a su vez, su área de funcionamiento es compartida con el patio de Retención Vehicular generando limitaciones e inconvenientes en su operatividad. Por otra parte, la falta de un centro de verificación vehicular en un cantón puede generar diversas deficiencias que impactan negativamente la seguridad, el medio ambiente y el desarrollo económico de la región. A continuación, se presentan las principales consecuencias adversas:

a) Incremento en Accidentes Viales

- Fallas Mecánicas: La ausencia de inspecciones periódicas puede propiciar que los vehículos operen con fallas mecánicas, incrementando así la probabilidad de accidentes.
- Falta de Mantenimiento: La falta de mantenimiento adecuado por parte de los propietarios puede resultar en un aumento significativo de fallos inesperados.

b) Contaminación Ambiental

- Emisiones No Controladas: La omisión de inspecciones vehiculares puede resultar en la excedencia de los límites de emisiones contaminantes, lo que conlleva a un deterioro de la calidad del aire y a un impacto negativo en la salud pública.

- **Impacto en Salud Pública:** La exposición prolongada a concentraciones elevadas de contaminantes atmosféricos puede ocasionar complicaciones respiratorias y diversas patologías en la población.

c) **Desgaste de Infraestructura Vial**

- **Vehículos en Mal Estado:** La presencia de vehículos en condiciones deficientes acelera el deterioro de las carreteras y otros componentes de la infraestructura vial.
- **Aumento de Costos de Mantenimiento:** La Gerencia podría incurrir en mayores gastos relacionados con el mantenimiento y la reparación de la infraestructura vial como consecuencia del uso de vehículos que no cumplen con los estándares requeridos.

d) **Desventaja Económica**

- **Pérdida de Oportunidades de Empleo:** La ausencia de un centro de revisión obstaculiza la generación de empleos directos e indirectos asociados a las inspecciones vehiculares.

e) **Reducción en la Seguridad y Cumplimiento Legal**

- **Incumplimiento de Normativas:** La ausencia de un centro de revisión dificulta la certificación de que los vehículos cumplan con las normativas de seguridad y medioambientales.
- **Aumento en el Uso de Vehículos Ilegales:** La ausencia de un control efectivo puede propiciar un incremento en la utilización de vehículos no registrados o que no se ajusten a las normativas establecidas.

f) **Impacto Negativo en el Turismo**

- **Percepción de Inseguridad:** Los visitantes pueden percibir la zona como menos segura debido a la mayor probabilidad de accidentes y contaminación.
- **Menor Atractivo para Inversiones:** La insuficiencia de infraestructura adecuada puede disminuir el atractivo de la región para inversiones en el sector turístico y otros ámbitos económicos.

g) **Problemas en la Planificación Urbana y Transporte**

- **Datos Incompletos:** La falta de un centro de revisión vehicular obstaculiza la recopilación de información crucial sobre el estado y la cantidad de vehículos en circulación, lo que dificulta la planificación urbana y de transporte.
- **Desorden en el Tráfico:** La ausencia de control puede resultar en un flujo vehicular más desorganizado y menos seguro.

g) **Educación y Conciencia Deficientes**

- **Menor Conciencia en Mantenimiento:** La ausencia de la obligatoriedad de las revisiones vehiculares puede resultar en una disminución del conocimiento y la conciencia de los conductores respecto a la importancia del mantenimiento preventivo y la seguridad vehicular.
- **Falta de Cultura de Cumplimiento:** La ausencia de inspecciones propicia un entorno caracterizado por el incumplimiento y la indiferencia hacia las normas y regulaciones establecidas

6. OBJETIVOS DE LA CONTRATACIÓN:

6.1. Objetivo general:

El Objetivo del Concurso Público es seleccionar y adjudicar mediante la ALIANZA PUBLICO PRIVADA los servicios públicos de Revisión Técnica Vehicular (RTV) y Matriculación, incluyendo el Registro de la Propiedad Vehicular y la operación de la Ventanilla Única de Trámites de Movilidad en el Cantón Manta. Esto implica el Diseño, la Construcción, la Provisión de Equipamiento Tecnológico e Infraestructura, la Administración, Operación y Mantenimiento de un Centro de Revisión Técnica Vehicular (CRTV) y el Diseño, la Construcción, la Provisión de Equipamiento Tecnológico e Infraestructura para el Centro Retención Vehicular que cumpla con todos los estándares nacionales e internacionales vigentes (ANT, SAE, INEN).

6.2. Objetivos específicos:

1. Garantizar el Cumplimiento Normativo: Asegurar la operación del Centro de Revisión Técnica Vehicular y Centro de Retención Vehicular con la infraestructura, el equipamiento y el personal técnico acreditado que exige la normativa nacional e internacional vigente.
2. Asegurar la Continuidad del Servicio: Implementar un plan de transición operativa por fases que evite interrupciones en la recepción, custodia, liberación de vehículos y la prestación de los servicios de Matriculación.
3. Fortalecer la Seguridad Vial y Ambiental: Contribuir a la mitigación de accidentes y a la reducción de la contaminación atmosférica y acústica, mediante la inspección técnica exhaustiva de los vehículos.
4. Optimizar la Gestión: Implementar soluciones tecnológicas de última generación (software de matriculación) y sistemas de gestión transparentes (Fideicomiso) que mejoren la atención al ciudadano y la trazabilidad documental.
5. Apalancamiento Financiero: Obtener la inversión necesaria, sin comprometer la estabilidad financiera de EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE MANTA (MOVILIDAD MANTA EP para construir y equipar el Centro de Revisión Técnica Vehicular y Centro de Retención Vehicular.

7. ALCANCE:

El Centro de Revisión Técnica Vehicular cumplirá con las fases técnicas obligatorias:

- Inspección Visual: Revisión de placas, VIN, número de motor, estado de carrocería, luces, espejos y cinturones.
- Inspección Mecánica: Pruebas de alineación, suspensión y eficacia de frenos.
- Inspección de Emisiones: Medición de gases contaminantes y opacidad.
- Gestión de Matriculación: Validación de pagos de tasas, impuestos al rodaje y emisión del adhesivo/permiso de circulación.

8. METODOLOGÍA DE TRABAJO:

La metodología de trabajo para la implementación del proyecto de Diseño, Construcción, Administración y Delegación a la Iniciativa Privada de los servicios públicos de Revisión Técnica Vehicular (RTV), matriculación, registro de la propiedad vehicular y ventanilla única de trámites de movilidad se desarrollará bajo un enfoque técnico, administrativo, legal y operativo, orientado al cumplimiento de los objetivos institucionales, la normativa vigente y la mejora continua del servicio público. Esta metodología responde a la necesidad de contar con un Centro de Revisión Técnica Vehicular moderno, eficiente, técnicamente equipado y articulado con los procesos de matriculación y control vehicular del cantón Manta.

Enfoque metodológico

La ejecución del proyecto se realizará mediante un enfoque por fases, con seguimiento de productos, indicadores verificables, medios de comprobación y control de riesgos, en concordancia con la matriz de marco lógico incorporada en el informe. La metodología prioriza:

- planificación integral;
- articulación interinstitucional;
- cumplimiento técnico y normativo;
- control de calidad;
- monitoreo permanente; y,
- sostenibilidad operativa, financiera, social y ambiental.

Fases de la metodología de trabajo

Fase 1. Planificación y estructuración del proyecto

En esta fase se desarrollarán las actividades preliminares necesarias para la definición técnica, jurídica y financiera del proyecto. Comprende el levantamiento y validación de información base, delimitación del área de intervención, identificación de cobertura del servicio, determinación de población objetivo, revisión de la situación actual de la infraestructura y formulación de requerimientos para la futura delegación. Esta fase toma como sustento el diagnóstico de limitaciones estructurales, operativas y de infraestructura actualmente existentes en la prestación del servicio.

Actividades principales:

- recopilación y análisis de información técnica, operativa y territorial;
- definición del alcance del proyecto y servicios integrados;
- validación de localización macro y micro del centro;
- identificación de necesidades de infraestructura, equipamiento, software y talento humano;
- elaboración de documentos preparatorios, términos de referencia y especificaciones técnicas.

Fase 2. Gestión legal, administrativa y financiera

Una vez definida la estructura del proyecto, se ejecutará la fase de gestión legal y financiera, orientada a garantizar la viabilidad institucional de la alianza público-privada. Esta etapa comprende la revisión del marco jurídico aplicable, la preparación de instrumentos administrativos, la obtención de permisos y licencias, así como la definición del modelo económico y de asignación de riesgos. En el informe esta actividad consta como parte expresa del marco lógico del proyecto.

Actividades principales:

- revisión del marco normativo y competencial aplicable;
- elaboración de informes habilitantes y documentos de soporte;
- estructuración del esquema financiero y de sostenibilidad;
- establecimiento de mecanismos de control, supervisión y fiscalización;
- gestión de autorizaciones, licencias y coordinación con entidades competentes.

Fase 3. Diseño técnico e infraestructura

Esta fase comprende el desarrollo del diseño definitivo del Centro de Revisión Técnica Vehicular y de sus áreas complementarias, considerando estándares técnicos, funcionalidad operativa, accesibilidad, circulación interna y seguridad. Se incorporarán criterios para la adecuada atención de vehículos livianos, pesados y motocicletas, minimizando congestión y optimizando tiempos de atención, conforme se plantea en el documento técnico.

Fase 4. Adquisición, instalación y calibración de equipos

Posteriormente se ejecutará la fase de equipamiento, en la que se adquirirá e instalará la tecnología necesaria para la operación del centro, incluyendo líneas de revisión, frenómetros, analizadores de gases, sistemas de diagnóstico y demás equipos especializados. Esta fase deberá asegurar que los equipos cuenten con certificación, calibración inicial y condiciones operativas óptimas antes del inicio de actividades.

Fase 5. Implementación del modelo de gestión y software operativo

La metodología contempla la implementación de un modelo integral de gestión que articule los procesos de revisión técnica vehicular, matriculación, registro de propiedad vehicular y ventanilla única. Para ello, se integrará una plataforma tecnológica que permita trazabilidad, interoperabilidad, almacenamiento de información, emisión de reportes y conectividad con las entidades rectoras, conforme al componente del marco lógico que exige que el sistema esté implementado y funcional al 100%.

Fase 6. Capacitación, socialización y puesta en marcha

Previo al inicio de operaciones, se desarrollará una fase de formación orientada al personal técnico, administrativo y de atención al usuario. La finalidad es asegurar que el talento humano cuente con las competencias necesarias para la operación del centro, aplicación de procedimientos, manejo de equipos, atención ciudadana y cumplimiento normativo. En el informe, esta fase está prevista dentro de los componentes y actividades del proyecto.

Fase 7. Monitoreo, evaluación y mejora continua

Una vez iniciado el funcionamiento del centro, la metodología prevé un proceso continuo de monitoreo y evaluación del desempeño mediante indicadores verificables. Se controlará la eficiencia operativa, cobertura del servicio, cumplimiento normativo, satisfacción del usuario, tiempos de atención, aprobación vehicular, reducción de emisiones y demás variables previstas en el informe técnico.

9. INFORMACIÓN QUE DISPONE LA ENTIDAD:					
La entidad pone a disposición de los oferentes los estudios e informes técnicos y financieros preliminares, incluyendo: • Informe de Viabilidad Financiera, Documento GADMCMANTA-MM-2026-0168-M. • Informe Técnico de Propuesta de Alianza Público-Privada, Documento GADMCMANTA-MM-2026-0243-M y sus anexos. • Informe de Reubicación de CRV, Documento EPMMM-DCO-001-2026. • Informes de Requerimientos de Talento Humano y Operativos, Documentos GADMCMANTA-MM-2026-0170-M y EPMMM-DIT-006-2026. • Informe Técnico Ambiental, Documento GADMCMANTA-MM-2026-0173-M • Matriz de Riesgos Laborales y medidas de SSO, Documento GADMCMANTA-MM-2026-0173-M					
10. PRODUCTOS Y SERVICIOS ESPERADOS:					
1. Centro de Revisión Técnica Vehicular (CRTV) Fijo Operativo: Infraestructura y equipamiento de al menos tres líneas de revisión técnica (vehículos livianos, pesados y motocicletas) que permitan inspecciones técnicas de seguridad y emisiones, área donde se implementará el proyecto es de 5.659 m2. 2. Servicio de Matriculación y Ventanilla Única: Implementación de un software de matriculación de última generación, y la gestión integral de trámites (Registro de la Propiedad Vehicular y Ventanilla Única de Movilidad). 3. Centro de Retención Vehicular (CRV) Adecuado: Adecuación y operación del nuevo predio reubicado (aproximadamente 7.904 m² en la Vía Puerto-Aeropuerto y avenida 108) para la custodia segura de vehículos retenidos, con los requisitos de seguridad. 4. Certificación y Acreditación: Obtención de todas las autorizaciones de operación (ANT) y certificaciones (Cuerpo de Bomberos, Uso de Suelo, Regularización Ambiental) antes de la puesta en marcha.					
11. PLAZO DE EJECUCIÓN:					
• No se fija plazo por el hecho que es una Alianza Publico Privada y dependiendo de la oferta tecnica economica del oferente se establece el plazo de ejecucion.					
12. FORMA Y CONDICIONES DE PAGO:					
No aplica					
13. LUGAR DE ENTREGA:					
El servicio se llevará a cabo en la Cantón Manta, Vía Principal Manta - Jaramijó, sector El Palmar, vía Puerto Aeropuerto. Dirección de Matriculación y RTV					
14. GARANTÍAS:					
a) Anticipo		b) Fiel cumplimiento	x	c) Técnica	x
Observaciones sobre las garantías:	El proceso requerirá las siguientes garantías: • Garantía de Seriedad de la Oferta: Para asegurar la validez de la propuesta hasta la adjudicación y la suscripción del contrato. Garantías/pólizas entregadas por el adjudicado El adjudicatario deberá entregar, entre otras, las siguientes pólizas: • Póliza de Responsabilidad Civil.				

	• Póliza de Todo Riesgo de Construcción (durante la fase de diseño y construcción). • Póliza de Cumplimiento de Obligaciones Laborales y Sociales. • Póliza de Fiel Cumplimiento del Contrato: Entregada por el adjudicatario para asegurar el cumplimiento total de las obligaciones contractuales y las reinversiones en el caso de existir, siendo el 1% del valor presentado en la oferta económica sobre el valor del contrato.
--	--

15. MULTAS:

El Contrato de Alianza Público-Privada contendrá un régimen de sanciones económicas aplicables al Aliado Estratégico por los siguientes incumplimientos:

- Incumplimiento de Plazos de Puesta en Marcha: Multas diarias por retraso en la implementación de las Líneas de Revisión Técnica Vehicular Móviles/Semi-Móviles y la construcción del Centro Fijo.
- Incumplimiento de Estándares de Calidad: Multas por fallas reiteradas en el sistema de matriculación o por incumplimiento de los indicadores de calidad del servicio Revisión Técnica Vehicular (ej. tiempo de espera, precisión de la inspección). Los cuales deberán ser notorios y recurrentes, debiendo ser notificado al Aliado para que justifique las fallas o incumplimiento de los indicadores de calidad del servicio, de no haber justificación se procederá a la multa correspondiente.
- Incumplimiento en Centro de Retención Vehicular: Multas por fallas en el sistema de seguridad (CCTV) o en el control de acceso del Centro de Retención Vehicular, que comprometan la custodia de los vehículos.
- Incumplimiento de Canon: Multas por retraso en la entrega de la Participación Institucional a la Empresa Publica.

16. REQUISITOS MÍNIMOS:

(metodología cumple/ no cumple)

16.1 Integridad de la oferta:

Se verificará el cumplimiento de todos los requisitos de habilitación legal, incluyendo: experiencia general y específica (Calificación de Experiencia General – Específica), solvencia económica-financiera (Situación Económica – Financiera), y presentación de los Modelos Obligatorios de Formularios.

PERSONAL TÉCNICO/ EQUIPO DE TRABAJO/RECURSOS

El Centro de Revisión Técnica Vehicular: debe contar con el Personal Mínimo requerido, incluyendo:

Nº	Función	Nivel de estudios	Título académico	Cantidad de funcionarios	Participación
1	Director Técnico / Jefe de Centro	Título de tercer nivel	Ingeniero en Sistemas o Ingeniero en Informática, Abogado o Afines, registrado en la SENESCYT	1	100%
2	Inspectores de Línea	Título de tercer nivel o tecnologías	Ingeniero Mecánico o Ingeniero Automotriz Afines, registrado en la SENESCYT	2	100%

3	Experto en sistema de gestión de seguridad de la información	Título de cuarto nivel	Ingeniero en sistema de gestión de la seguridad de la información. registrado en la Senescyt	1	100%
4	Personal Administrativo y de Atención al Público	Estudiante universitario o bachiller	Ministerio de Educación	2	100%
5	Abogados	Título de tercer nivel	Abogado, registrado en la SENESCYT	1	100%
6	Ingeniero de Software y documentación	Título de Tercer Nivel	Ingeniero en Sistemas o Ingeniero en Informática Afines	1	100%
7	Técnico en Implementación de solución Informática	Título de Tercer Nivel	Ingeniero en Sistemas o Ingeniero en Informática Afines	1	100%
8	Jefe de Implementación de solución Informática	Título de Tercer Nivel	Ingeniero en Sistemas o Ingeniero en Informática Afines	1	100%
9	Técnico en gestión de procesos de matriculación, recaudación, revisión técnica vehicular e infracciones de tránsito.	Título de Tercer Nivel	Ingeniero Mecánico o Ingeniero Automotriz Afines, registrado en la SENESCYT	1	100%

EXPERIENCIA MÍNIMA DEL PERSONAL TÉCNICO

Se requerirá que el personal técnico clave cumpla con los siguientes años mínimos de experiencia profesional y/o de graduación:

Nº	Función	Requisito de experiencia mínima
1	Director Técnico / Jefe de Centro	Mínimo 1 años de experiencia en dirección de proyectos, al momento de presentar la oferta.
2	Inspectores de Línea	Mínimo 2 años de experiencia en implementación, equipamiento, manejo de líneas de centros de revisión técnica vehicular y/o matriculación, al momento de presentar la oferta.

3	Experto en sistema de gestión de seguridad de la información	Mínimo 1 año en gerencia de proyectos enfocados en la seguridad vial.
4	Personal Administrativo y de Atención al Público	Mínimo 1 año de graduado o certificado de estudios activo.
5	Abogado	Mínimo 2 años de experiencia, al momento de presentar la oferta.
6	Ingeniero de Software y documentación	Mínimo 2 años en Experiencia en Implementación de solución informática, al momento de presentar la oferta.
7	Técnico en Implementación de solución Informática	Mínimo 2 años en Experiencia en Implementación de solución informática, momento de presentar la oferta.
8	Jefe de Implementación de solución Informática	Mínimo 2 años en Experiencia en Implementación de solución informática, al momento de presentar la oferta
9	Técnico en gestión de procesos de matriculación, recaudación, revisión técnica vehicular e infracciones de tránsito.	Mínimo 2 años en Experiencia en Implementación de solución informática, al momento de presentar la oferta

MEDIOS DE VERIFICACIÓN

Para la verificación de la formación académica y la experiencia del personal técnico propuesto, el oferente deberá presentar la siguiente documentación:

a) Formación académica:

- Para profesionales con título de tercer nivel o superior: Copia del título académico debidamente registrado en la plataforma de la SENESCYT.
- Para bachilleres o estudiantes universitarios activos:
 - o Certificado de título de bachiller registrado ante el Ministerio de Educación,
 - o Certificado de matrícula vigente emitido por la institución de educación superior correspondiente.

b) Experiencia laboral:

- Presentar certificados laborales o contratos que acrediten la experiencia relacionada con el objeto del contrato. Estos documentos deben contener como mínimo:
 - o Nombre de la entidad o empresa contratante.
 - o Cargo desempeñado.
 - o Fechas de inicio y fin.
 - o Funciones o responsabilidades asignadas.

Nota: La validación de experiencia podrá considerarse opcional solo en aquellos casos en los que la Entidad haya definido que no se trata de un factor de evaluación o habilitación.

EQUIPO MÍNIMO REQUERIDO:
INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA

El Centro de Revisión Técnica Vehicular (CRTV) deberá implementar una infraestructura tecnológica robusta y segura capaz de soportar la totalidad de los procesos técnicos y administrativos, garantizando la interoperabilidad con los sistemas centrales de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y otras entidades estatales (SRI y Consejo de la Judicatura).

Sistema Central de Gestión y Validaciones

Este sistema constituye el núcleo operativo del CRTV, diseñado para administrar y validar todos los trámites vehiculares, cumpliendo con la Resoluciones respectivas y el mismo sistema deberá cumplir los siguientes requisitos que determinen su ESTADO: SI / NO CUMPLE, en el caso de no cumplir un aspecto determinado el oferente quedará descalificado.

1	REQUISITOS	CUMPLE
1.1	SOLICITUD DE ORDEN DE PAGO Y GENERACIÓN DE TURNO	
	<u>Registro de Vehículo</u> Para generar una solicitud de orden de pago se debe digitar la placa del vehículo en el sistema, para que éste emita una respuesta con los detalles del automotor.	
	<u>Validaciones sistemáticas</u> El sistema valida la información necesaria del vehículo, así como de su propietario (detalles básicos cedula dirección y correo). Se procede con el registro del automotor para validar los campos necesarios acorde al proceso que requiera.	
	<u>Recepción de Trámite en cola</u> Una vez registrado el sistema solicitará el proceso a generar con su debido Subproceso.	
	<u>Sistema de despacho</u> El sistema de despacho proporciona el requerimiento del proceso tomado, generando la debida orden de pago, detallando datos del automotor, así como sus valores por el servicio. Se procede con la cancelación de la orden generada, en donde se valida con el enlace del sistema contable de la institución. Siendo validado, al ingresar nuevamente con la placa del automotor, permitirá la solicitud de turno del proceso requerido.	
	<u>Consideraciones</u> El sistema permite la selección la hora y fecha que requiera para realizar el proceso solicitado. Una vez seleccionando el detalle (fecha y hora) el sistema emitirá un turno con los debidos datos del automotor, el proceso a gestionar y la debida hora y fecha que seleccionó para realizar su proceso.	
1.2	RENOVACIÓN DE MATRÍCULA	
	<u>Registro de Vehículo</u> Una vez que se genere la orden de pago en el sistema se procederá a la cancelación de la debida orden y asignar un turno que va a ser despachado. Con el turno emitido por el sistema de validaciones se procede con la debida activación a través de un dispositivo.	
	<u>Validaciones sistemáticas</u> El sistema valida la información necesaria del vehículo, esto representa que el mismo identifique si el vehículo necesita o no de la revisión técnica. En el caso de que el vehículo solicite la revisión se conectará al sistema local obteniendo el debido resultado.	
	<u>Recepción de Trámite en cola</u> En el caso que apruebe, se solicita la documentación correspondiente al Reglamento y Resolución ya mencionada.	
	<u>Sistema de despacho</u> El sistema de despacho proporciona los datos del vehículo tales como: - En la primera pestaña constan de datos solo del automotor (placa, chasis, motor, carrocería, pasajeros, color, tonelaje, cilindraje, tipo, clase y demás). - En la segunda pestaña datos del propietario en donde se podrá modificar teléfonos, correos requeridos. - En la tercera pestaña se detalla el trámite que se está realizando con el número de la placa y el nombre del propietario. - En la cuarta pestaña es donde refleja los íconos para adjuntar los documentos y proceder con el trámite en mención (Original de la última matrícula o denuncia de pérdida o robo). El sistema de despacho permite emitir el resultado correspondiente como Certificado de Revisión Técnica con su debido Permiso de Circulación.	
	<u>Consideraciones</u> En el caso de entregar nueva matrícula, el sistema permite generar ingresos de nuevos datos de personas naturales o jurídicas optimizando el tiempo al momento del despacho Si el vehículo obtiene la condición de NO Aprobada la RTV en el sistema de despacho genera un informe con el detalle técnico, mismo que se visualizará directamente en la pantalla para su entregado y finalizado este trámite.	
1.3	EMISIÓN DE MATRÍCULA POR PRIMERA VEZ	
	<u>Registro del vehículo</u> Una vez que se genere la orden de pago en el sistema se procederá a la cancelación de la debida orden y asignar un turno que va a ser despachado. Con el turno emitido por el sistema de validaciones, se procede con la debida activación a través de un dispositivo.	

	<u>Validaciones sistemáticas</u> El sistema valida la información necesaria del vehículo, esto representa que el mismo identifique si el vehículo necesita o no de la revisión técnica de acuerdo a la imposición de la Norma Legal con respecto a vehículos nuevos. Para los casos especiales de matriculación por primera vez el sistema validará la documentación requerida de acuerdo a la norma legal: - Remate sin matriculación previa. - Donación sin matriculación previa. - Rifas y loterías sin matriculación previa. - Importados directamente por el propietario. - Menaje de migrante. - Ortopédicos importados directamente por el propietario. - Internación Temporal. - Vehículos Diplomáticos y de Organismos Internacionales. - Vehículos Públicos Livianos. - Vehículos Públicos Pesados.	
	<u>Recepción de Trámite en cola</u> Inmediatamente en el sistema de despacho se genera un turno en espera para ser atendido de acuerdo al proceso existente en base a la Resolución 008-DIR-2017-ANT, así como la Resolución No. 097-DIR-2016-ANT: Reglamento del Procedimiento General de Homologación Vehicular y Dispositivos de Medición, Control, Seguridad y Certificación de los Vehículos Comercializados. Resolución No. ANT-NACDSGRDI18-0000103: Reforma a la Resolución No. 097-DIR-2016-ANT Reglamento General del Procedimiento General de Homologación Vehicular y Dispositivos de Medición, Control, Seguridad y Certificación de los Vehículos Comercializados y Establecimiento del Procedimiento de la Excepción a Parámetros de Homologación.	
	<u>Sistema de despacho</u> El sistema de despacho proporciona los datos del vehículo antes de la debida asignación de placa tales como: - En la primera pestaña constan de datos solo del automotor (chasis, motor, carrocería, pasajeros, color, tonelage, cilindraje, tipo, clase y demás) - En la segunda pestaña datos del nuevo propietario en donde se podrá modificar teléfonos, correos requeridos - En la tercera pestaña se detalla el trámite que se está realizando y el nombre del propietario. - En la cuarta pestaña es donde refleja los íconos para adjuntar los documentos y proceder con el trámite en mención. El sistema de despacho asigna la placa de acuerdo al inventario existente, así como la impresión del debido permiso de circulación y la emisión de una matrícula. Para vehículos de alquiler el sistema permitirá realizar los debidos cambios de acuerdo a lo establecido en la normativa legal.	
	<u>Consideraciones</u> Para el proceso de matriculación por primera vez, el sistema identifica la debida gestión que se debe desarrollar por los casos especiales que se puedan presentar: - Vehículos nuevos, (vendidos por casas comerciales sean estos, particulares, estatales y diplomáticos). - Vehículos nuevos vendidos por casas comerciales, sean estos, públicos o comerciales. - Vehículos Importados directamente por el propietario. - Vehículos ortopédicos importados directamente por el propietario. - Vehículos nuevos importados directamente por el propietario público o comercial. - Vehículos que ingresan al país bajo el régimen de internación temporal. - Vehículos adquiridos mediante remate público o privado. - Vehículos rematados del servicio público o comercial. - Vehículos adquiridos mediante remate con auto de adjudicación, prescripción adquisitiva de dominio y/o prescripción tributaria fiscal. - Vehículos donados (rifas o sorteos) por personas naturales, instituciones públicas o privadas u organismos internacionales o, vehículos rifados y/o sorteados.	
1.4	TRANSFERENCIA DE DOMINIO	
	<u>Registro de Vehículo</u> Para generar una solicitud de orden de pago se debe digitar la placa del vehículo en el sistema, una vez que se genere la orden de pago en el sistema se procederá a la cancelación de la debida orden y asignar un turno que va a ser despachado	
	<u>Validaciones sistemáticas</u> El sistema valida la información necesaria del vehículo esto representa que el mismo identifique si el vehículo necesita o no de la revisión técnica. Previo a continuar el proceso se deberá tomar las	

	improntas del automotor. En este proceso tienen casos especiales los cuales el sistema valida tales como: Rifas o Sorteos Terminación de Fideicomisos Determinaciones judiciales Donaciones o herencias Fusión, absorción o escisión Sociedad conyugal o disolución Desistimiento o anulación de contratos Aportes de capital Remate con auto de adjudicación, prescripción adquisitiva de dominio y/o prescripción tributaria fiscal Transferencia de Vehículos Públicos Transferencia de Vehículos Comerciales En el caso de que el vehículo solicite la revisión, se conectará al sistema local obteniendo el debido resultado. Es decir, el sistema detectará si requiere a la revisión	
	<u>Recepción de Trámite en cola</u> En el caso que apruebe se solicita la documentación correspondiente al Reglamento y Resolución ya mencionada.	
	<u>Sistema de despacho</u> El sistema de despacho proporciona los datos del vehículo tales como: - En la primera pestaña se presentan los campos requeridos para registrar al nuevo propietario sea persona Natural o Jurídica, así como sus datos, dirección y teléfono. - En la segunda pestaña constan los datos del automotor. - En la tercera pestaña se detalla el trámite que se está realizando con el número de la placa, nombre del propietario nuevo, así como el registro del documento principal de este procedimiento (carta de compra-venta). - En la cuarta pestaña es donde refleja los íconos para adjuntar los documentos y proceder con el trámite en mención. El sistema de despacho permite emitir el certificado correspondiente como la matrícula con el nombre del nuevo propietario.	
	Consideraciones En el caso de que el Vehículo no haya cumplido con la matriculación anual el sistema exigirá que cumpla con las condiciones establecidas en el Reglamento. Si se llega a generar una revisión técnica junto al proceso en mención el sistema genera el informe con el debido resultado. Si su resultado es Aprobado, se genera el informe con su matrícula. Si el vehículo obtiene la condición de NO Aprobada la RTV en el sistema de despacho genera un informe con el detalle técnico, mismo que se visualizará directamente en la pantalla para su entregado y finalizado este trámite.	
1.5	CAMBIOS DE SERVICIO	
	<u>Registro de Vehículo</u> Una vez que se genere la orden de pago en el sistema se procederá a la cancelación de la debida orden y asignar un turno que va a ser despachado. Con el turno emitido por el sistema de validaciones se procede con la debida activación a través de un dispositivo.	
	<u>Validaciones sistemáticas</u> El sistema valida la información necesaria del vehículo, esto representa que el mismo identifique si el vehículo necesita o no de la revisión técnica. Previo a continuar el proceso se deberá tomar las improntas del automotor. El sistema validará acorde al cambio del servicio que requiera: Particular a Público, Público a Particular, Particular a Estatal, Estatal a Particular, Particular a Diplomático u Organismos Internacionales, Particular a Uso Diplomático u Organismos Internacionales En el caso de que el vehículo solicite la revisión se conectará al sistema local obteniendo el debido resultado. Es decir, el sistema detectará si requiere a la revisión	
	<u>Recepción de Trámite en cola</u> En el caso que apruebe se solicita la documentación correspondiente al Reglamento y Resolución ya mencionada.	
	<u>Sistema de despacho</u> El sistema de despacho proporciona los datos del vehículo antes de la debida asignación de placa tales como: - En la primera pestaña constan de datos solo del automotor (chasis, motor, carrocería, pasajeros, color, tonelage, cilindraje, tipo, clase, servicio y demás) - En la segunda pestaña datos del nuevo propietario en donde se podrá modificar teléfonos, correos requeridos - En la tercera pestaña se detalla el trámite que se está realizando y el nombre del propietario - En la cuarta pestaña es donde refleja los íconos para adjuntar los documentos y proceder con el trámite en mención El sistema de despacho permite emitir el resultado correspondiente como la matrícula con el nuevo servicio. En el caso de que el	

	Vehículo no haya cumplido con la matriculación anual, el sistema exigirá que cumpla con las condiciones establecidas en el Reglamento.	
	<u>Consideraciones</u> Si se llega a generar una revisión técnica junto al proceso en mención, el sistema genera el informe con el debido resultado. Si su resultado es Aprobado se genera el informe con su matrícula. Si el vehículo obtiene la condición de NO Aprobada la RTV, en el sistema de despacho genera un informe con el detalle técnico, mismo que se visualizará directamente en la pantalla para su entregado y finalizado este trámite.	
1.6	EMISIÓN DE CERTIFICADO (CUV)	
	<u>Registro de Vehículo</u> Una vez que se genere la orden de pago en el sistema se procederá a la cancelación de la debida orden y asignar un turno que va a ser despachado. Con el turno emitido por el sistema de validaciones se procede con la debida activación a través de un dispositivo.	
	<u>Validaciones sistemáticas</u> El sistema valida la información necesaria del automotor referente al trámite solicitado. El sistema validará el tipo de subproceso que requiera, en los casos de CUV donde las instituciones públicas (fiscalía, juzgados etc.) soliciten el certificado no se generará una orden de pago, más bien se emitirá un turno que puede ser activado con un dispositivo. Inmediatamente en el sistema de despacho se visualizará un turno del proceso en mención	
	<u>Recepción de Trámite en cola</u> El sistema solicita la documentación correspondiente al Reglamento y Resolución ya mencionada.	
	<u>Sistema de despacho</u> El sistema de despacho proporciona los datos del vehículo tales como: - En la primera pestaña se presentan los datos del propietario sea persona Natural o Jurídica, así como sus datos, dirección y teléfono. - En la segunda pestaña constan los datos del automotor. - En la tercera pestaña se detalla el trámite que se está realizando con el número de la placa, nombre del propietario. - En la cuarta pestaña es donde refleja los íconos para adjuntar los documentos y proceder con el trámite en mención. El sistema de despacho permite emite el certificado correspondiente con los datos tomados de la BDU.	
	<u>Consideraciones</u> La información de los Certificados proviene del enlace que se mantendría entre el sistema y la BDU de la Agencia Nacional de Tránsito.	
1.7	INSCRIPCIÓN DE BLOQUEOS O PRENDAS	
	<u>Registro de Vehículo</u> Una vez que se genere la orden de pago en el sistema se procederá a la cancelación de la debida orden y asignar un turno que va a ser despachado. Con el turno emitido por el sistema de validaciones se procede con la debida activación a través de un dispositivo.	
	<u>Validaciones sistemáticas</u> El sistema valida la información necesaria del automotor referente al trámite solicitado	
	<u>Recepción de Trámite en cola</u> El sistema solicita la documentación correspondiente al Reglamento y Resolución ya mencionada. El sistema detectará el tipo de bloqueo o inscripción de Gravamen solicitado tales como: Retención de Vehículo, Prohibición de Enajenar, Reserva de Dominio, Robo, Transferencia de Dominio	
	<u>Sistema de despacho</u> El sistema de despacho proporciona los datos del vehículo tales como: - En la primera pestaña se presentan los datos del propietario sea persona Natural o Jurídica, así como sus datos, dirección y teléfono. - En la segunda pestaña constan los datos del automotor. - En la tercera pestaña se detalla el trámite que se está realizando con el número de la placa, nombre del propietario. - En la cuarta pestaña es donde refleja los íconos para adjuntar los documentos y proceder con el trámite en mención. El sistema de despacho permite emite el certificado correspondiente donde consta el proceso que se realizó	
	<u>Consideraciones</u> La información del proceso realizado se enlaza entre el sistema y la BDU de la Agencia Nacional de Tránsito. De acuerdo al tipo de	

	ingreso del bloqueo se valida al subproceso de registros, es decir bloqueos o inscripción por: Menaje de casa, Diplomático, Internación temporal, Cupo discapacitado, Prenda Industrial, Prenda Comercial, Prenda Agrícola, Posesión Efectiva.	
1.8	LEVANTAMIENTO DE DESBLOQUEOS O PRENDAS	
	<u>Registro de Vehículo</u> Una vez que se genere la orden de pago en el sistema se procederá a la cancelación de la debida orden y asignar un turno que va a ser despachado. Con el turno emitido por el sistema de validaciones se procede con la debida activación a través de un dispositivo.	
	<u>Validaciones sistemáticas</u> El sistema valida la información necesaria del automotor referente al trámite solicitado. Verifica si el automotor consta con un bloqueo activo	
	<u>Recepción de Trámite en cola</u> El sistema solicita la documentación correspondiente al Reglamento y Resolución ya mencionada. El sistema detectará el tipo de levantamiento o desbloqueo de Gravamen solicitado tales como: Retención de Vehículo, Prohibición de Enajenar, Reserva de Dominio, Robo, Transferencia de Dominio	
	<u>Sistema de despacho</u> El sistema de despacho proporciona los datos del vehículo tales como: - En la primera pestaña se presentan los datos del propietario sea persona Natural o Jurídica, así como sus datos, dirección y teléfono. - En la segunda pestaña constan los datos del automotor. - En la tercera pestaña se detalla el trámite que se está realizando con el número de la placa, nombre del propietario. - En la cuarta pestaña es donde refleja los íconos para adjuntar los documentos y proceder con el trámite en mención. - El sistema de despacho permite emitir el certificado correspondiente donde consta el proceso que se realizó	
	<u>Consideraciones</u> Para poder realizar el debido levantamiento el sistema se enlaza con la BDU de la Agencia Nacional de Tránsito, y emite el Certificado con lo gestionado. De acuerdo al tipo de levantamiento o desbloqueo se valida al subproceso de registro.	
1.9	CAMBIOS DE CARACTERÍSTICAS	
	<u>Registro de Vehículo</u> Una vez que se genere la orden de pago en el sistema se procederá a la cancelación de la debida orden y asignar un turno que va a ser despachado. Con el turno emitido por el sistema de validaciones se procede con la debida activación a través de un dispositivo.	
	<u>Validaciones sistemáticas</u> El sistema valida la información necesaria del automotor referente al trámite solicitado	
	<u>Recepción de Trámite en cola</u> El sistema solicita la documentación correspondiente al Reglamento y Resolución ya mencionada. El sistema detectará el tipo de cambio de característica a realizar tales como: Cambio de Tipo de Vehículo conforme a la Norma INEN vigente. Cambio de Número de Pasajeros. Cambio de Carrocería. Cambio de Color. Cambio de Motor	
	<u>Sistema de despacho</u> El sistema de despacho proporciona los datos del vehículo tales como: - En la primera pestaña constan de datos solo del automotor (placa, chasis, motor, carrocería, pasajeros, color, tonelaje, cilindraje, tipo, clase y demás) en donde se permitirá realizar el debido cambio de característica solicitado. - En la segunda pestaña datos del propietario en donde se podrá modificar teléfonos, correos requeridos. - En la tercera pestaña se detalla el trámite que se está realizando con el número de la placa y el nombre del propietario. - En la cuarta pestaña es donde refleja los íconos para adjuntar los documentos y proceder con el trámite en mención (Original de la última matrícula o denuncia de pérdida o robo). El sistema de despacho permite emitir una nueva matrícula con los cambios requeridos del proceso que se realizó	

	<u>Consideraciones</u> El sistema, solo permitirá realizar los cambios de características que consten en el Reglamento. De acuerdo al tipo de levantamiento o desbloqueo se valida al subproceso de registro.	
1.10	DUPLICADOS DE MATRÍCULA Y ADHESIVO	
	<u>Registro de Vehículo</u> Una vez que se genere la orden de pago en el sistema se procederá a la cancelación de la debida orden y asignar un turno que va a ser despachado Con el turno emitido por el sistema de validaciones se procede con la debida activación a través de un dispositivo.	
	<u>Validaciones sistemáticas</u> El sistema valida la información necesaria del automotor referente al trámite solicitado. Validará el subproceso de acuerdo al servicio de duplicado que requiera, es decir; por pérdida o Robo o por Deterioro Verifica el año de su última matriculación para poder emitir el duplicado	
	<u>Recepción de Trámite en cola</u> El sistema solicita la documentación correspondiente al Reglamento y Resolución ya mencionada. El sistema detectará el tipo de duplicado que requiera tales como: - Duplicado de Matrícula - Duplicado de Adhesivo	
	<u>Sistema de despacho</u> El sistema de despacho proporciona los datos del vehículo tales como: - En la primera pestaña se presentan los datos del propietario sea persona Natural o Jurídica, así como sus datos, dirección y teléfono. - En la segunda pestaña constan los datos del automotor. - En la tercera pestaña se detalla el trámite que se está realizando con el número de la placa, nombre del propietario. - En la cuarta pestaña es donde refleja los íconos para adjuntar los documentos y proceder con el trámite en mención. - El sistema de despacho permite emite el nuevo documento legal correspondiente donde consta el proceso que se realizó (matrícula o adhesivo)	
	<u>Consideraciones</u> El sistema solo permitirá emitir los duplicados que consten en el Reglamento. El Duplicado del documento anual de circulación aplica únicamente para vehículos que previamente han cumplido el proceso de matriculación anual y han recibido este documento.	
1.11	CONSIDERACIONES GENERALES	
	<u>Actualizaciones de datos de Persona Natural y Jurídica</u> Para realizar este procedimiento el sistema en el desarrollo del trámite facilita la debida actualización de datos (dirección domiciliaria, número telefónico, correo electrónico), información que será enlazada con la BDU.	
	<u>Actualizaciones de Vehículo</u> Este procedimiento se realiza en el momento de la ejecución del proceso el sistema permite que la persona proceda desde su usuario a realizar la debida actualización emitiendo la orden del cambio en el mismo trámite en ejecución.	
	<u>Informes y/o reportes</u> - La emisión de reportes e informes deberán ser en formato de hoja de cálculo y/o formato PDF. - Desplegar informes del número de procesos que realizan cada digitador y el tiempo de ejecución del mismo. - Reportes de valores que son parametrizables del sistema con su respectiva auditoria de cambios. -Emitir reporte de vehículos atendidos en matriculación según el servicio de acuerdo al rango de fechas. - Desplegar informes sobre usuarios registrados en el sistema, así como también los perfiles, roles y niveles de acceso que mantienen cada uno. - Integrar los responsables del proceso de revisión.	

INFRAESTRUCTURA TECNICA / EQUIPAMIENTO

La infraestructura para la implementación deberá considerarse las siguientes líneas: Línea de Revisión Técnica Vehicular Universal, Livianos y Motos.

Las cuales deberán cumplir con las siguientes especificaciones técnicas:

DESCRIPCIÓN DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS EQUIPOS DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Línea de Revisión Técnica Vehicular Universal.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PARÁMETROS	REQUERIMIENTO	CUMPLE
1	BANCO DE PRUEBAS PARA DERIVA DINÁMICA	1	TIPO	AUTOMÁTICA, DE PLACA METÁLICA DESLIZANTE, Y EMPOTRADA A RAS DEL PISO	
			RANGO MÍNIMO DE MEDICIÓN	DE -15 A +15 M/KM	
			VELOCIDAD APROXIMAD DE PASO	4 KM.H -1	
			CAPACIDAD MÍNIMA PORTANTE	1 500 KG PARA VEHÍCULOS LIVIANOS 8 000 KG PARA VEHÍCULOS PESADOS	
			VALOR DE UNA DIVISIÓN DE ESCALA, RESOLUCION	1 M.KM -1	
2	BANCO DE PRUEBAS PARA SUSPENSIONES	1	TIPO	DE DOBLE PLACA OSCILANTE EMPOTRADA A RAS DEL PISO, DE AMPLITUD O EUSAMA Y AUTOMATICO	
			ANCHO DE VÍA DEL VEHÍCULO	850 MM MÍNIMO INTERNO	
				2 000 MM MÁXIMO EXTERNO	
			CAPACIDAD PORTANTE MÍNIMA DE TRABAJO Y DE PASO	1 500 KG POR EJE MIN DE TRABAJO 13 T KG MIN DE PASO	
			VALOR DE UNA DIVISIÓN DE ESCALA (RESOLUCIÓN)	1% EN LA EFICIENCIA; 1 MM EN LA AMPLITUD	
3	BANCO DE PRUEBAS PARA FRENOS	1	TIPO	EL EQUIPO PERMITIRÁ REALIZAR PRUEBAS INCLUSO A VEHÍCULOS CON SISTEMAS DE FRENADO ANTI BLOQUEO (ABS). NO SE ADMITIRÁN EQUIPOS QUE EXCLUYAN A VEHÍCULOS CON SISTEMAS DE TRANSMISIÓN ESPECIALES, COMO AUTOMÁTICOS O CON TRACCIÓN A 4 RUEDAS EN TIEMPO REAL O CONSTANTE. DE RODILLOS CON SUPERFICIE ANTIDESLIZANTE, EMPOTRADO A RAS DEL PISO Y PARA LA PRUEBA DE UN EJE POR VEZ	
			CARGA MÍNIMA DE ABSORCIÓN SOBRE RODILLOS	7.500 KG PARA VEHÍCULOS PESADOS	
			VALOR DE UNA DIVISIÓN DE ESCALA (RESOLUCIÓN)	1% EN EFICIENCIA Y DESEQUILIBRIO; 0,1 DAN, EN FUERZA DE FRENADO.	

			DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD	PARADA AUTOMATICA EN CASO BLOQUEO RUEDAS. PUESTA A O AUTOMATICA.	
4	BANCO DETECTOR DE HOLGURAS	1	TIPO	DE DOS PLACAS, CON MOVIMIENTOS LONGITUDINALES Y TRANSVERSALES, IGUALES Y CONTRARIOS. ACCIONAMIENTO DE PLACAS CON CONTROL REMOTO. ESTARÁ EMPOTRADO EN EL PAVIMENTO SOBRE LA FOSA O SE INCORPORARÁ AL ELEVADOR.	
			CAPACIDAD PORTANTE:	1 000 KG POR PLACA PARA VEHÍCULOS LIVIANOS. 3 500 KG POR PLACA PARA VEHÍCULOS PESADOS.	
			ILUMINACIÓN PARA DETECCIÓN VISUAL:	LÁMPARA HALÓGENA DE ALTA POTENCIA, REGULABLE.	
5	LUXÓMETRO CON REGLOSCOPIO	1	RANGO DE MEDICION	DE 0 A MÍNIMO 250 000 CANDELAS (2,69 X 10 ⁶ LUX)	
			ALINEACIÓN CON EL EJE DEL VEHÍCULO	AUTOMÁTICA	
6	ANALIZADOR DE GASES	1	CARACTERÍSTICAS GENERALES	CAPACIDAD DE MEDICIÓN Y REPORTE AUTOMÁTICOS DE LA CONCENTRACIÓN EN VOLUMEN DE CO, CO ₂ , HC'S Y O ₂ , EN LOS GASES EMITIDOS POR EL TUBO DE ESCAPE DE VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTORES CICLO OTTO DE 4 TIEMPOS ALIMENTADOS POR GASOLINA, GLP O GNC. CUMPLIRÁN CON LO INDICADO EN LA RECOMENDACIÓN INTERNACIONAL OIML R 99 (CLASE 1)/ ISO3930 Y LA NTE INEN 2203, LO QUE SERÁ DEMOSTRADO MEDIANTE CERTIFICACIÓN DEL FABRICANTE.	
			CARCTERI TICAS GENEALES	CAPACIDAD DE MEDICIÓN Y REPORTE AUTOMÁTICOS DE LA CONCENTRACIÓN EN VOLUMEN DE CO, CO ₂ , HC'S Y O ₂ , EN LOS GASES EMITIDOS POR EL TUBO DE ESCAPE DE VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTORES CICLO OTTO DE 4 TIEMPOS ALIMENTADOS POR GASOLINA, GLP O GNC. CUMPLIRÁN CON LO INDICADO EN LA RECOMENDACIÓN INTERNACIONAL OIML R99	

				(CLASE 1)/ ISO 3930 Y LA NTE INEN 2203.	
			ESPECIFICACIONES ADICIONALES:	CAPACIDAD DE MEDICIÓN Y REPORTE AUTOMÁTICOS DE LA VELOCIDAD DE GIRO DEL MOTOR EN RPM, FACTOR LAMBDA Y TEMPERATURA DE ACEITE. PARA LA CAPTACIÓN DE RPM NO SE SELECCIONARÁ MANUALMENTE EL NUMERO DE CILINDROS DEL VEHICULO. EL EQUIPO CONTARÁ CON LA POSIBILIDAD DE INCORPORAR, A FUTURO, UN CANAL Y UN SENSOR PARA LA MEDICIÓN DE NOX Y PERMITIRÁ SU FUNCIONAMIENTO INTEGRADO CON UN DINAMÓMETRO DE RODILLOS PARA LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS DINÁMICAS.	
			RANGOS DE MEDICIÓN	MONÓXIDO DE CARBONO (CO) 0 - 10%	
				DIÓXIDO DE CARBONO (CO2) 0 - 16%	
				OXÍGENO (O2) 0 - 21%	
				HC NO COMBUSTIONADOS 0 – 5 000 PPM	
				VELOCIDAD DE GIRO DEL MOTOR 0 – 10 000 RPM	
				TEMPERATURA DE ACEITE 0 – 150 °C	
				FACTOR LAMBDA 0 - 2	
			CONDICIONES AMBIENTALES DE FUNCIONAMIENTO	TEMPERATURA 5 - 40 °C	
				HUMEDAD RELATIVA 0 - 90%	
				ALTITUD HASTA 3 000 MSNM	
				PRESIÓN 500 – 760 MM HG	
			AJUSTE	AUTOMÁTICO, MEDIANTE UNA MEZCLA CERTIFICADA DE GASES.	
			SISTEMA DE TOMA DE MUESTRA	LA TOMA DE MUESTRA SE REALIZARÁ MEDIANTE UNA SONDA FLEXIBLE A SER INSERTADA EN LA PARTE FINAL DEL TUBO DE ESCAPE.	
			CERTIFICAD DE APROBACIO MODELO INEN	SI	
7	OPACÍMETRO DE FLUJO PARCIAL	1	CARACTERÍSTICAS GENERALES	CAPACIDAD DE MEDICIÓN Y REPORTE AUTOMÁTICOS DE LA	

				OPACIDAD DEL HUMO EMITIDO POR EL TUBO DE ESCAPE DE VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTORES DE CICLO DIESEL. CUMPLIRÁN CON LA NORMA TÉCNICA ISO 11614, LO QUE SERÁ DEMOSTRADO MEDIANTE CERTIFICACIÓN DEL FABRICANTE	
			ESPECIFICACIONES ADICIONALES:	CAPACIDAD DE MEDICIÓN DE LA VELOCIDAD DE GIRO DEL MOTOR EN RPM Y TEMPERATURA DE ACEITE, PARA CUALQUIER TIPO DE CONFIGURACIÓN DEL MOTOR, SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE Y DIÁMETRO DE CAÑERÍA.	
			RANGOS DE MEDICIÓN	0 - 100% DE OPACIDAD - 1% DE RESOLUCIÓN	
				FACTOR K DE 0 –9 999 (∞) M-1 - 0,01 M-1	
			CONDICIONES AMBIENTALES DE FUNCIONAMIENTO	TEMPERATURA 5 - 40 °C	
				HUMEDAD RELATIVA 0 - 90%	
				ALTITUD HASTA 3 000 MSNM	
				PRESIÓN 500 - 760 MM HG	
			AJUSTE	AUTOMÁTICO, MEDIANTE FILTROS CERTIFICADOS. (MATERIAL DE REFERENCIA CERTIFICADA)	
			SISTEMA DE TOMA DE MUESTRA	LA TOMA DE MUESTRA SE REALIZARÁ MEDIANTE UNA SONDA FLEXIBLE, A SER INSERTADA EN LA PARTE FINAL DEL TUBO DE ESCAPE.	
			CERTIFICADO DE APROBACION MODELO INEN	SI	
			CARACTERÍSTICAS GENERALES,	FILTROS DE PONDERACIÓN REQUERIDOS TIPO “A” QUE CUMPLA CON LA RECOMENDACIÓN INTERNACIONAL DE LA OIML R 88. LO QUE SERÁ DEMOSTRADO MEDIANTE CERTIFICACIÓN DEL FABRICANTE	
8	SONÓMETRO INTEGRAL PONDERADO	1	RANGO DE FRECUENCIA	20 – 10 000 HZ	
			RANGO DE MEDICIÓN	35 – 130 DC	

			VALOR DE UNA DIVISIÓN DE ESCALA (RESOLUCIÓN) PRECISION	0,1 DB	
			CERTIFICAD DE APROBACION MODELO INEN	SI	
9	DETECTOR DE PROFUNDIDA D DE LABRADO DE NEUMÁTICOS	1	RESOLUCION	0,1 MM	
10	MEDIDOR DE REVOLUCIONES POR MINUTO;	1	RESOLUCION	1 RPM	
11	SOFTWARE DE ADMINISTRACIÓ N DE EQUIPOS DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR	1	CARACTERISTICAS	PROTOCOL DE COMUNICACIÓN SEGURO. PROTOCOLO DE BLOQUEO DE VISUALIZACIÓN DE PRUEBAS LICENCIA ORIGINAL DE USO.	

Línea de Revisión Técnica Vehicular para Motocicletas.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PARÁMETROS	REQUERIMIENTO	CUMPLE
1	BANCO DE PRUEBAS PARA FRENOS Frenómetro	1	TIPO	EL EQUIPO PERMITIRÁ REALIZAR PRUEBAS A MOTOCICLETAS DE 2 EJES.	
			CARGA MÍNIMA DE ABSORCIÓN SOBRE RODILLOS	1.000 KG PARA VEHÍCULOS MOTOCICLETAS 2 EJES	
			VALOR DE UNA DIVISIÓN DE ESCALA (RESOLUCIÓN)	1% EN EFICIENCIA Y DESEQUILIBRIO; 0,1 DAN, EN FUERZA DE FRENADO.	
			DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD	PARADA AUTOMATICA EN CASO BLOQUEO RUEDAS. PUESTA A 0 AUTOMATICA.	
2	ANALIZADOR DE GASES	1	CARACTERÍSTICAS GENERALES	CAPACIDAD DE MEDICIÓN Y REPORTE AUTOMÁTICOS DE LA CONCENTRACIÓN EN VOLUMEN DE CO, CO2, HC'S Y O2, EN LOS GASES EMITIDOS POR EL TUBO DE ESCAPE DE VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTORES CICLO OTTO DE 4 TIEMPOS ALIMENTADOS POR GASOLINA, GLP O GNC. CUMPLIRÁN CON LO INDICADO EN LA RECOMENDACIÓN INTERNACIONAL OIML R 99	

				(CLASE 1)/ ISO3930 Y LA NTE INEN 2203, LO QUE SERÁ DEMOSTRADO MEDIANTE CERTIFICACIÓN DEL FABRICANTE.	
			CARCTERISTICAS GENEALES	CAPACIDAD DE MEDICIÓN Y REPORTE AUTOMÁTICOS DE LA CONCENTRACIÓN EN VOLUMEN DE CO, CO2, HC'S Y O2, EN LOS GASES EMITIDOS POR EL TUBO DE ESCAPE DE VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTORES CICLO OTTO DE 4 TIEMPOS ALIMENTADOS POR GASOLINA, GLP O GNC. CUMPLIRÁN CON LO INDICADO EN LA RECOMENDACIÓN INTERNACIONAL OIML R99 (CLASE 1)/ ISO 3930 Y LA NTE INEN 2203.	
			ESPECIFICACIONES ADICIONALES:	CAPACIDAD DE MEDICIÓN Y REPORTE AUTOMÁTICOS DE LA VELOCIDAD DE GIRO DEL MOTOR EN RPM, FACTOR LAMBDA Y TEMPERATURA DE ACEITE. PARA LA CAPTACIÓN DE RPM NO SE SELECCIONARÁ MANUALMENTE EL NUMERO DE CILINDROS DEL VEHICULO. EL EQUIPO CONTARÁ CON LA POSIBILIDAD DE INCORPORAR, A FUTURO, UN CANAL Y UN SENSOR PARA LA MEDICIÓN DE NOX Y PERMITIRÁ SU FUNCIONAMIENTO INTEGRADO CON UN DINAMÓMETRO DE RODILLOS PARA LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS DINÁMICAS.	
			RANGOS DE MEDICIÓN	MONÓXIDO DE CARBONO (CO) 0 - 10%	
				DIÓXIDO DE CARBONO (CO2) 0 - 16%	
				OXÍGENO (O2) 0 - 21%	
				HC NO COMBUSTIONADOS 0 – 5 000 PPM	

				VELOCIDAD DE GIRO DEL MOTOR 0 – 10 000 RPM	
				TEMPERATURA DE ACEITE 0 – 150 °C	
				FACTOR LAMBDA 0 - 2	
			CONDICIONES AMBIENTALES DE FUNCIONAMIENTO	TEMPERATURA 5 - 40 °C	
				HUMEDAD RELATIVA 0 - 90%	
				ALTITUD HASTA 3 000 MSNM	
				PRESIÓN 500 – 760 MM HG	
			AJUSTE	AUTOMÁTICO, MEDIANTE UNA MEZCLA CERTIFICADA DE GASES.	
			SISTEMA DE TOMA DE MUESTRA	LA TOMA DE MUESTRA SE REALIZARÁ MEDIANTE UNA SONDA FLEXIBLE A SER INSERTADA EN LA PARTE FINAL DEL TUBO DE ESCAPE.	
			CERTIFICAD DE APROBACION MODELO INEN	SI	
3	SONÓMETRO INTEGRAL PONDERADO	1	CARACTERÍSTICAS GENERALES,	FILTROS DE PONDERACIÓN REQUERIDOS TIPO “A” QUE CUMPLA CON LA RECOMENDACIÓN INTERNACIONAL DE LA OIMLR 88. LO QUE SERÁ DEMOSTRADO MEDIANTE CERTIFICACIÓN DEL FABRICANTE	
			RANGO DE FRECUENCIA	20 – 10 000 HZ	
			RANGO DE MEDICIÓN	35 – 130 DC	
			VALOR DE UNA DIVISIÓN DE ESCALA (RESOLUCIÓN) PRECISION	0,1 DB	
			CERTIFICAD DE APROBACION MODELO INEN	SI	
4	DETECTOR DE PROFUNDIDAD DE LABRADO DE NEUMÁTICOS	1	RESOLUCION	0,1 MM	
5	SOFTWARE DE ADMINISTRACIÓN DE	1	CARACTERISTICAS	PROTOCOL DE COMUNICACIÓN SEGURO.	

	EQUIPOS DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR			PROTOCOLO DE BLOQUEO DE VISUALIZACIÓN DE PRUEBAS LICENCIA ORIGINAL DE USO.	
--	---------------------------------------	--	--	--	--

Línea de Revisión Técnica Vehicular Livianos.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PARÁMETROS	REQUERIMIENTO	CUMPLE
1	BANCO DE PRUEBAS PARA DERIVA DINÁMICA	1	TIPO	AUTOMÁTICA, DE PLACA METÁLICA DESLIZANTE, Y EMPOTRADA A RAS DEL PISO	
			RANGO MÍNIMO DE MEDICIÓN	DE -15 A +15 M/KM	
			VELOCIDAD APROXIMAD DE PASO	4 KM.H -1	
			CAPACIDAD MÍNIMA PORTANTE	1 500 KG PARA VEHÍCULOS LIVIANOS	
			VALOR DE UNA DIVISIÓN DE ESCALA, RESOLUCION	1 M.KM -1	
2	BANCO DE PRUEBAS PARA SUSPENSIONES	1	TIPO	DE DOBLE PLACA OSCILANTE EMPOTRADA A RAS DEL PISO, DE AMPLITUD O EUSAMA Y AUTOMATICO	
			ANCHO DE VÍA DEL VEHÍCULO	850 MM MÍNIMO INTERNO	
				2 000 MM MÁXIMO EXTERNO	
			CAPACIDAD PORTANTE MÍNIMA DE TRABAJO Y DE PASO	1 500 KG POR EJE MIN DE TRABAJO 13 T KG MIN DE PASO	
			VALOR DE UNA DIVISIÓN DE ESCALA (RESOLUCIÓN)	1% EN LA EFICIENCIA; 1 MM EN LA AMPLITUD	
3	BANCO DE PRUEBAS PARA FRENOS	1	TIPO	EL EQUIPO PERMITIRÁ REALIZAR PRUEBAS INCLUSO A VEHÍCULOS CON SISTEMAS DE FRENADO ANTI BLOQUEO (ABS). NO SE ADMITIRÁN EQUIPOS QUE EXCLUYAN A VEHÍCULOS CON SISTEMAS DE TRANSMISIÓN ESPECIALES, COMO AUTOMÁTICOS O CON TRACCIÓN A 4 RUEDAS EN TIEMPO REAL O CONSTANTE. DE RODILLOS CON SUPERFICIE ANTIDESLIZANTE,	

				EMPOTRADO A RAS DEL PISO Y PARA LA PRUEBA DE UN EJE POR VEZ	
			CARGA MÍNIMA DE ABSORCIÓN SOBRE RODILLOS	1.500 KG PARA VEHÍCULOS LIVIANOS	
			VALOR DE UNA DIVISIÓN DE ESCALA (RESOLUCIÓN)	1% EN EFICIENCIA Y DESEQUILIBRIO; 0,1 DAN, EN FUERZA DE FRENADO.	
			DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD	PARADA AUTOMÁTICA EN CASO BLOQUEO RUEDAS. PUESTA A 0 AUTOMÁTICA.	
4	BANCO DETECTOR DE HOLGURAS	1	TIPO	DE DOS PLACAS, CON MOVIMIENTOS LONGITUDINALES Y TRANSVERSALES, IGUALES Y CONTRARIOS. ACCIONAMIENTO DE PLACAS CON CONTROL REMOTO. ESTARÁ EMPOTRADO EN EL PAVIMENTO SOBRE LA FOSA O SE INCORPORARÁ AL ELEVADOR.	
			CAPACIDAD PORTANTE:	1 000 KG POR PLACA PARA VEHÍCULOS LIVIANOS. 3 500 KG POR PLACA PARA VEHÍCULOS PESADOS.	
			ILUMINACIÓN PARA DETECCIÓN VISUAL:	LÁMPARA HALÓGENA DE ALTA POTENCIA, REGULABLE.	
5	LUXÓMETRO CON REGLOSCOPIO	1	RANGO DE MEDICION	DE 0 A MÍNIMO 250 000 CANDELAS (2,69 X 10 ⁶ LUX)	
			ALINEACIÓN CON EL EJE DEL VEHÍCULO	AUTOMÁTICA	
6	ANALIZADOR DE GASES	1	CARACTERÍSTICAS GENERALES	CAPACIDAD DE MEDICIÓN Y REPORTE AUTOMÁTICOS DE LA CONCENTRACIÓN EN VOLUMEN DE CO, CO ₂ , HC'S Y O ₂ , EN LOS GASES EMITIDOS POR EL TUBO DE ESCAPE DE VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTORES CICLO OTTO DE 4 TIEMPOS ALIMENTADOS POR GASOLINA, GLP O GNC. CUMPLIRÁN CON LO INDICADO EN LA RECOMENDACIÓN INTERNACIONAL OIML R 99	

				(CLASE 1)/ ISO3930 Y LA NTE INEN 2203, LO QUE SERÁ DEMOSTRADO MEDIANTE CERTIFICACIÓN DEL FABRICANTE.	
			CARACTERÍSTICAS GENERALES	CAPACIDAD DE MEDICIÓN Y REPORTE AUTOMÁTICOS DE LA CONCENTRACIÓN EN VOLUMEN DE CO, CO2, HC'S Y O2, EN LOS GASES EMITIDOS POR EL TUBO DE ESCAPE DE VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTORES CICLO OTTO DE 4 TIEMPOS ALIMENTADOS POR GASOLINA, GLP O GNC. CUMPLIRÁN CON LO INDICADO EN LA RECOMENDACIÓN INTERNACIONAL OIML R99 (CLASE 1)/ ISO 3930 Y LA NTE INEN 2203.	
			ESPECIFICACIONES ADICIONALES:	CAPACIDAD DE MEDICIÓN Y REPORTE AUTOMÁTICOS DE LA VELOCIDAD DE GIRO DEL MOTOR EN RPM, FACTOR LAMBDA Y TEMPERATURA DE ACEITE. PARA LA CAPTACIÓN DE RPM NO SE SELECCIONARÁ MANUALMENTE EL NUMERO DE CILINDROS DEL VEHICULO. EL EQUIPO CONTARÁ CON LA POSIBILIDAD DE INCORPORAR, A FUTURO, UN CANAL Y UN SENSOR PARA LA MEDICIÓN DE NOX Y PERMITIRÁ SU FUNCIONAMIENTO INTEGRADO CON UN DINAMÓMETRO DE RODILLOS PARA LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS DINÁMICAS.	
			RANGOS DE MEDICIÓN	MONÓXIDO DE CARBONO (CO) 0 - 10%	
				DIÓXIDO DE CARBONO (CO2) 0 - 16%	
				OXÍGENO (O2) 0 - 21%	
				HC NO COMBUSTIONADOS 0 – 5 000 PPM	

				VELOCIDAD DE GIRO DEL MOTOR 0 – 10 000 RPM	
				TEMPERATURA DE ACEITE 0 – 150 °C	
				FACTOR LAMBDA 0 - 2	
			CONDICIONES AMBIENTALES DE FUNCIONAMIENTO	TEMPERATURA 5 - 40 °C	
				HUMEDAD RELATIVA 0 - 90%	
				ALTITUD HASTA 3 000 MSNM	
				PRESIÓN 500 – 760 MM HG	
			AJUSTE	AUTOMÁTICO, MEDIANTE UNA MEZCLA CERTIFICADA DE GASES.	
			SISTEMA DE TOMA DE MUESTRA	LA TOMA DE MUESTRA SE REALIZARÁ MEDIANTE UNA SONDA FLEXIBLE A SER INSERTADA EN LA PARTE FINAL DEL TUBO DE ESCAPE.	
			CERTIFICAD DE APROBACION MODELO INEN	SI	
7	OPACÍMETRO DE FLUJO PARCIAL	1	CARACTERÍSTICAS GENERALES	CAPACIDAD DE MEDICIÓN Y REPORTE AUTOMÁTICOS DE LA OPACIDAD DEL HUMO EMITIDO POR EL TUBO DE ESCAPE DE VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTORES DE CICLO DIESEL. CUMPLIRÁN CON LA NORMA TÉCNICA ISO 11614, LO QUE SERÁ DEMOSTRADO MEDIANTE CERTIFICACIÓN DEL FABRICANTE	
			ESPECIFICACIONES ADICIONALES:	CAPACIDAD DE MEDICIÓN DE LA VELOCIDAD DE GIRO DEL MOTOR EN RPM Y TEMPERATURA DE ACEITE, PARA CUALQUIER TIPO DE CONFIGURACIÓN DEL MOTOR, SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE Y DIÁMETRO DE CAÑERÍA.	
			RANGOS DE MEDICIÓN	0 - 100% DE OPACIDAD - 1% DE RESOLUCIÓN	
				FACTOR K DE 0 –9 999 (∞) M-1 - 0,01 M-1	

			CONDICIONES AMBIENTALES DE FUNCIONAMIENTO	TEMPERATURA 5 - 40 °C	
				HUMEDAD RELATIVA 0 - 90%	
				ALTITUD HASTA 3 000 MSNM	
				PRESIÓN 500 - 760 MM HG	
			AJUSTE	AUTOMÁTICO, MEDIANTE FILTROS CERTIFICADOS. (MATERIAL DE REFERENCIA CERTIFICADA)	
			SISTEMA DE TOMA DE MUESTRA	LA TOMA DE MUESTRA SE REALIZARÁ MEDIANTE UNA SONDA FLEXIBLE, A SER INSERTADA EN LA PARTE FINAL DEL TUBO DE ESCAPE.	
8	SONÓMETRO INTEGRAL PONDERADO	1	CERTIFICADO DE APROBACION MODELO INEN	SI	
			CARACTERÍSTICAS GENERALES,	FILTROS DE PONDERACIÓN REQUERIDOS TIPO "A" QUE CUMPLA CON LA RECOMENDACIÓN INTERNACIONAL DE LA OIML R 88. LO QUE SERÁ DEMOSTRADO MEDIANTE CERTIFICACIÓN DEL FABRICANTE	
			RANGO DE FRECUENCIA	20 – 10 000 HZ	
			RANGO DE MEDICIÓN	35 – 130 DC	
			VALOR DE UNA DIVISIÓN DE ESCALA (RESOLUCIÓN) PRECISION	0,1 DB	
			CERTIFICAD DE APROBACION MODELO INEN	SI	
9	DETECTOR DE PROFUNDIDAD DE LABRADO DE NEUMÁTICOS	1	RESOLUCION	0,1 MM	
10	MEDIDOR DE REVOLUCIONES POR MINUTO;	1	RESOLUCION	1 RPM	
11	SOFTWARE DE ADMINISTRACIÓN DE EQUIPOS DE REVISIÓN	1	CARACTERISTICAS	PROTOCOL DE COMUNICACIÓN SEGURO. PROTOCOLO DE BLOQUEO DE VISUALIZACIÓN DE PRUEBAS	

	TÉCNICA VEHICULAR			LICENCIA ORIGINAL DE USO.	
--	----------------------	--	--	---------------------------	--

Todos los equipos deben cumplir con las especificaciones técnicas establecidas en los Términos de Referencia, normativa NTE INEN 2349-2003 y Resolución N.º 025-ANT-DIR-2019.

Con respecto al Centro de Retención Vehicular se deberá cumplir con las especificaciones técnicas establecidas en la Resolución Nro. 170-DIR-2013-ANT respecto al Reglamento de Retención Vehicular a nivel nacional.

ITEM	DESCRIPCION	CUMPLE
1	Área Física para el estacionamiento de las unidades vehiculares con su respectivas áreas de circulación	
2	Señalización Interna	
3	Instalaciones administrativas con oficinas, sala de espera y baños públicos	
4	Cerramiento con alambre electrificado que cubra la totalidad del perímetro correspondiente al área del Centro de Retención Vehicular	
5	Iluminación Interna y Externa	
6	Áreas de ingreso y salida de vehículos debidamente señalizadas, así como el acceso a las áreas administrativas	
7	Sirena de alarma	
8	Sistema de video vigilancia que cubra la totalidad de las instalaciones físicas y administrativas del Centro de Retención Vehicular con visualización nocturna cuya disponibilidad de registro de al menos 10 días	
9	Equipamiento tecnológico para registro de ingreso y salida de vehículos (computadores, impresoras, scanner, cámaras fotográficas, sellos de seguridad)	
10	Areas verdes	

16.2 EXPERIENCIA GENERAL MÍNIMA:			
Tipo de Experiencia	Descripción	Temporalidad	Monto Mínimo por contrato
Experiencia General (Habilitante): Demostración de experiencia en la ejecución de contratos o proyectos de infraestructura o de prestación de servicios públicos complejos, con montos y plazos similares a los del proyecto.			
16.3 EXPERIENCIA ESPECÍFICA MÍNIMA:			
Tipo de Experiencia	Descripción	Temporalidad	Monto Mínimo por contrato
Experiencia Específica (Ponderable): Se otorgará mayor puntaje a los oferentes que acrediten experiencia comprobable en:			
- Diseño, construcción o gestión operativa de Centros de Revisión Técnica Vehicular (CRTV), o instalaciones de inspección vehicular que cumplan estándares. - Implementación y operación de sistemas de Matriculación Vehicular y Registro de la Propiedad Vehicular.			
16.4 Otros parámetros resueltos por la entidad:			
No.	Descripción	Dimensión	
1	Ingeniería Financiera (Habilitante)	SITUACIÓN ECONÓMICA – FINANCIERA: Se evaluará la solvencia, capacidad de endeudamiento y liquidez del oferente mediante ratios financieros mínimos. La entidad determinará si la Estructura de Capital propuesta garantiza la inversión.	
2	Diseños Definitivos de la Infraestructura de CRTV Y RTV. (Habilitante)	Se deberá adjuntar los diseños de la infraestructura de CRTV Y RTV, cumpliendo con la normativa vigente.	
3	Técnico Específico	PLAZO DE CAPACIDAD DE PROVISIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE LÍNEAS DE RTV MÓVILES O SEMI MÓVILES MIENTRAS SE CONSTRUYE EL CENTRO FIJO: Se otorgará mayor puntaje a los oferentes que propongan el menor plazo para la instalación y operación de la solución provisional, asegurando la continuidad del servicio desde el inicio de la fase de construcción.	
4	Inversión	Se asignará puntaje en función del monto total de Inversión (Capex) ofertado para la infraestructura del CRTV Fijo, su equipamiento tecnológico y la adecuación del CRV. Se favorecerá a la propuesta que comprometa la mayor inversión justificada	
5	Económico	Se calificará el porcentaje de los ingresos brutos (o monto fijo) que el oferente se compromete a entregar a la EP por concepto de Canon o Participación Institucional. Se favorecerá a la propuesta con la mayor participación ofrecida.	
16.5 Patrimonio (Aplicable a personas jurídicas): Considerar Art. 37 numeral 3 Normativa Secundaria del SNCP.			
No aplica			
16.6 Porcentaje de valor agregado ecuatoriano mínimo:			
No aplica			
16.7 Verificación de cumplimiento de integridad y requisitos mínimos de la oferta:			
N°	Tipo de Documento/Formulario	Descripción (Según Bases)	Se adjunta (SÍ / NO)
1.	Oferta de Participación	Declaración de aceptación y compromisos.	

2.	Garantía de Seriedad	Original de la garantía requerida.	
3.	Integración del Software	Formulario de Integración con ANT (Software).	
4.	Integración de la Interoperabilidad	Formulario de Integración con ANT (Interoperabilidad).	
5.	Experiencia General	Formulario de Experiencia General.	
6.	Experiencia Específica	Formulario de Experiencia Específica (CRTV/similares).	
7.	Ingeniería Financiera	Formulario de Proyecciones y Sustento.	
8.	Personal Técnico	Formulario de Calificación de Personal y Recursos.	
9.	Infraestructura Tecnológica	Formulario de Hardware y Software (detallado).	
10.	Infraestructura Técnica	Formulario de Equipamiento de Líneas RTV.	
11.	Diseños Definitivos	Formulario de Presentación de Planos de Infraestructura.	
12.	Técnico Específico	Formulario de Metodología y Plan Operativo.	
13.	Inversión	Formulario de Detalle de la Inversión.	
14.	Económico	Formulario de Tarifas y Proyección de Ingresos.	
15.	Promesa de Contrato	Formulario de Promesa de Celebración de Contrato.	
16.	Carta de Confidencialidad	Carta de Confidencialidad firmada.	
17.	Documentación Legal	[Ej. Copia de RUC, Cédula RL, Estatutos, etc.].	

16.8 Índices Financieros:

Índices	Observaciones
Índice de solvencia	Los factores para su cálculo estarán respaldados en la correspondiente declaración de impuesto a la renta del ejercicio fiscal correspondiente y/o los balances presentados al órgano de control respectivo.
Índice de endeudamiento	Los factores para su cálculo estarán respaldados en la correspondiente declaración de impuesto a la renta del ejercicio fiscal correspondiente y/o los balances presentados al órgano de control respectivo.

17. CUMPLIMIENTO DE TÉRMINOS DE REFERENCIA:

El oferente deberá cumplir con lo determinado dentro del presente documento.

18. VIGENCIA DE LA OFERTA:

La oferta deberá mantenerse vigente por un mínimo de **ciento ochenta (180) días calendario**, contados a partir de la fecha de presentación de las ofertas, o hasta la celebración del contrato

19. VARIACIÓN MÍNIMA DE LA PUJA:

No aplica

20. OBLIGACIONES DE LAS PARTES:

19.1 Obligaciones de la Empresa Publica:						
Facilitar toda la documentación que necesite el oferente.						
19.2 Obligaciones del Oferente:						
Los OFERENTES deberán tener en cuenta al elaborar sus OFERTAS, que, en caso de resultar adjudicados, se le exigirá el cumplimiento de todas las especificaciones y obligaciones a su cargo, así como promesas, inversiones y demás aspectos contenidos en estos PLIEGOS y sus anexos. Por lo tanto, deberá hacer los cálculos de costos, basados en sus propios estudios y capacidad tecnológica para elaborar sus OFERTAS económicas, teniendo en cuenta que asumirá dichas obligaciones, así como los riesgos que el cumplimiento de las mismas conlleva, en los términos que se desprenden de las estipulaciones del Contrato de Alianza publico privada.						
21. RECOMENDACIÓN ADMINISTRADOR DE CONTRATO:						
A continuación, se sugiere el nombre del servidor idóneos para ejercer la administración de la presente contratación:						
	<table border="1"> <tr> <td>ADMINISTRADOR DEL CONTRATO:</td> </tr> <tr> <td>1. Nombres Completos: Edison Eduardo Moreira Calle</td> </tr> <tr> <td>2. Cédula: 1312520222</td> </tr> <tr> <td>3. Correo electrónico: edison.moreira@movilidadmanta.gob.ec</td> </tr> <tr> <td>4. Teléfono: 0998189799</td> </tr> </table>	ADMINISTRADOR DEL CONTRATO:	1. Nombres Completos: Edison Eduardo Moreira Calle	2. Cédula: 1312520222	3. Correo electrónico: edison.moreira@movilidadmanta.gob.ec	4. Teléfono: 0998189799
ADMINISTRADOR DEL CONTRATO:						
1. Nombres Completos: Edison Eduardo Moreira Calle						
2. Cédula: 1312520222						
3. Correo electrónico: edison.moreira@movilidadmanta.gob.ec						
4. Teléfono: 0998189799						

FIRMAS DE RESPONSABILIDAD

Ing. Edison Eduardo Moreira Calle
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN TÉCNICA

Abg. Javier Adolfo Velasco Chauca
MIEMBRO DE LA COMISIÓN TÉCNICA

Mgs. Paolo Sebastián Brazales Cervantes
MIEMBRO DE LA COMISIÓN TÉCNICA

Ing. David Rafael Calderón Moreno
MIEMBRO DE LA COMISIÓN TÉCNICA

Abg. Enriqueta Noemí Sotomayor Villavicencio
SECRETARIA DE LA COMISIÓN TÉCNICA