

ANÁLISIS DE ESTIMACIÓN DE TIEMPOS  
OFERTADOS Y OBSERVACIONES SOBRE  
OFERTA ECONÓMICA DEL CONSORCIO  
SGS MOVILIDAD SEGURA.

## Contenido

<b>1. Selección de los meses de referencia</b>	<b>3</b>
<b>2. Líneas asignadas para visitas de 1ra revisión en el análisis</b>	<b>4</b>
<b>3. Muestra de Revisiones Técnicas Vehiculares efectuadas</b>	<b>5</b>
<b>4. Estimación del Tiempo ofertado y conclusión de estudio de tiempos</b>	<b>9</b>
<b>5. Análisis de sostenibilidad financiera de la oferta económica presentada por CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA.</b>	<b>10</b>
<b>6. Estructura económica típica de los centros de revisión técnica vehicular</b>	<b>11</b>
<b>7. Estructura económica observada en el modelo actualmente en operación</b>	<b>12</b>
<b>Cuadro 1</b>	<b>13</b>
<b>8. Impacto económico de la oferta presentada por CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA.</b>	<b>14</b>
<b>Cuadro 2</b>	<b>14</b>
<b>9. Requerimientos de inversión en el nuevo proceso de concesión</b>	<b>15</b>
<b>10. Evaluación de sostenibilidad financiera</b>	<b>15</b>
<b>11. Conclusión de viabilidad financiera CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA.</b>	<b>16</b>
<b>Reducción de costos</b>	<b>16</b>
<b>Problema adicional: nuevas inversiones</b>	<b>17</b>

## 1. Selección de los meses de referencia

Para realizar la estimación de los tiempos de operación que el consorcio EGS empleará para brindar el servicio de revisión técnica vehicular desde los hitos solicitados por la EPMTMG (checkpoint - entrega de resultados), se ha considerado utilizar la experiencia de operación de centros de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito, operados por ELECTRONICAGOIA CÍA. LTDA., empresa que forma parte del consorcio, información registrada en la base de datos del sistema AS400

La incorporación de esta experiencia operativa al know-how del Consorcio EGS, a través de ELECTRONICAGOIA CIA. LTDA., se realizó en el año 2024, en el marco del cumplimiento del Contrato Nro. DCP-031-2023. Dicha experiencia constituye un referente técnico y operativo **verificable** que respalda la capacidad del consorcio para cumplir con los tiempos de atención ofertados en la propuesta presentada dentro del presente proceso.

En atención a las inquietudes presentadas por el concursante CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA., y, respecto a la factibilidad de los tiempos ofertados, el Consorcio EGS presenta este informe, con el propósito de demostrar que dichos tiempos no corresponden a estimaciones teóricas, sino que se encuentran sustentados en **experiencia real de operación de centros de revisión técnica vehicular**, donde se han gestionado volúmenes significativos de usuarios y se han **optimizado** los procesos operativos.

En este sentido, para ofertar los tiempos incluidos en la propuesta del Consorcio EGS, se tomó en referencia la operación efectuada durante el año 2024 en la ciudad de Quito, utilizando como base los meses con mayor demanda de usuarios de primera revisión, considerados como el escenario operativo de mayor **exigencia** en los Centros de Revisión Técnica Vehicular con mayor flujo de usuarios:

- CRTV San Isidro del Inca (Livianos-Particular).
- CRTV Carapungo (Pesados, Público y Comercial).

Tabla 1. Nro. Revisiones Livianos - CRTV San Isidro

Número de visitas de 1ra Revisión – CRTV San Isidro del Inca										
FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
9152	9340	8776	7671	7573	7939	7531	6634	6085	5925	3894
Número de visitas Totales – CRTV San Isidro del Inca										
FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
10595	11572	11094	9627	9518	10131	9581	8622	7878	7792	5555
Porcentaje de 1ras visitas – CRTV San Isidro del Inca										
FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
86%	80%	79%	80%	80%	78%	79%	77%	77%	76%	70%

Tabla 2. Nro. Revisiones Pesado, Público y Comercial - CRTV Carapungo

Número de visitas de 1ra Revisión – CRTV Carapungo										
FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
3572	3214	2681	2331	2328	2037	1886	1389	1296	1163	907
Número de visitas Totales – CRTV Carapungo										
FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
5090	5567	4671	4010	4078	3584	3402	2454	2337	2146	1891
Porcentaje de 1ras visitas – CRTV Carapungo										
FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
70%	58%	57%	58%	57%	57%	55%	57%	55%	54%	48%

Como se puede observar, la mayor cantidad de visitas de 1ra revisión tanto en Livianos, Pesados, Público y Comercial se presentó en los meses de febrero y marzo, por lo cual, se tomó como referencia estos dos meses.

Igualmente, se tomó como referencia las visitas de 1ra revisión, considerando que, en este tipo de visita, se realizan **todas** las pruebas mecánicas conjuntamente con inspección visual, es decir, son revisiones técnicas vehiculares completas.

## 2. Líneas asignadas para visitas de 1ra revisión en el análisis

Para establecer una relación entre visitas de 1ra revisión y las líneas de revisión técnica vehicular, se ha determinado el número de líneas de revisión técnica vehicular completas empleadas para efectuar las revisiones detalladas en las tablas 1 y 2. Considerando el tipo de vehículo:

Tabla 3. Cantidad de Líneas - CRTV San Isidro

CRTV	San Isidro del Inca	
Tipo de Línea	Livianos	Tipo A Particular
Número de líneas	3 - Livianos	Completas
	1	Gases y desfogue
	4	Total

Tabla 4. Cantidad de Líneas - CRTV Carapungo

CRTV	Carapungo	
Tipo de Línea	Livianos	Tipo A Particular
	Pesados, Público y Comercial	Tipo B Pesados, Público y Comercial
Número de líneas	2 – Livianos	Completas
	2 – Pesados, Público y Comercial	Completas
	1	Gases y desfogue
	5	Total

**Línea tipo A Particular:**

Para el análisis, se consideró la información de la tabla 3 en cuanto a la cantidad de líneas completas disponibles para vehículos livianos: 3 Líneas de revisión técnica vehicular.

**Línea tipo B Pesados, Público y Comercial:**

Para el análisis, se consideró la información de la tabla 4 en cuanto a la cantidad de líneas completas disponibles para vehículos pesados, público y comercial: 2 Líneas de revisión técnica vehicular.

### 3. Muestra de Revisiones Técnicas Vehiculares efectuadas

Se han tomado 10 muestras de los meses de febrero y marzo en los dos Centros de Revisión Técnica Vehicular mencionados para establecer una referencia de las cantidades de revisiones efectuadas en cada línea de revisión técnica vehicular y estimar el tiempo que ha tomado efectuar dichas revisiones técnicas vehiculares.

El detalle a describir lo componen:

- Horas de atención al día
- Citas de 1ra revisión
- % de visitas de 1ra revisión.
- Número de líneas
- Número de revisiones por día por línea
- Número de revisiones por hora por línea
- Estimación de vehículos que se revisan en paralelo
- Tiempo de revisión por vehículo



**Línea tipo A Particular - Febrero**

5/2/2024		6/2/2024		7/2/2024		8/2/2024		9/2/2024	
9	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	9	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	9	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	9	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	9	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN
413	CITAS 1RA REVISIÓN	468	CITAS 1RA REVISIÓN	463	CITAS 1RA REVISIÓN	479	CITAS 1RA REVISIÓN	457	CITAS 1RA REVISIÓN
86.04	% LIVIANOS 1RA	89.1	% LIVIANOS 1RA	89.4	% LIVIANOS 1RA	91.2	% LIVIANOS 1RA	86.6	% LIVIANOS 1RA
3	LINEAS	3	LINEAS	3	LINEAS	3	LINEAS	3	LINEAS
160	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	175	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	173	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	175	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	176	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA
17.8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	19.4	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	19.2	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	19.4	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	19.6	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA
3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO
10.13	Tiempo promedio por vehículo (min)	9.26	Tiempo promedio por vehículo (min))	9.38	Tiempo promedio por vehículo (min)	9.26	Tiempo promedio por vehículo (min))	9.20	Tiempo promedio por vehículo (min)

14/2/2024		15/2/2024		16/2/2024		19/2/2024		20/2/2024	
11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN
520	CITAS 1RA REVISIÓN	553	CITAS 1RA REVISIÓN	525	CITAS 1RA REVISIÓN	452	CITAS 1RA REVISIÓN	488	CITAS 1RA REVISIÓN
83.6	% LIVIANOS 1RA	86.8	% LIVIANOS 1RA	81.9	% LIVIANOS 1RA	74.8	% LIVIANOS 1RA	79.2	% LIVIANOS 1RA
3	LINEAS	3	LINEAS	3	LINEAS	3	LINEAS	3	LINEAS
207	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	212	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	214	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	201	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	205	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA
18.8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	19.3	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	19.4	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	18.3	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	18.7	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA
3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO
9.55	<b>Tiempo promedio por vehículo (min)</b>	9.32	<b>Tiempo promedio por vehículo (min)</b>	9.27	<b>Tiempo promedio por vehículo (min)</b>	9.83	<b>Tiempo promedio por vehículo (min)</b>	9.64	<b>Tiempo promedio por vehículo (min)</b>

**Línea tipo A Particular – Marzo**

1/3/2024		4/3/2024		6/3/2024		7/3/2024		13/3/2024	
11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN
489	CITAS 1RA REVISIÓN	459	CITAS 1RA REVISIÓN	496	CITAS 1RA REVISIÓN	486	CITAS 1RA REVISIÓN	487	CITAS 1RA REVISIÓN
81.1	% LIVIANOS 1RA	78.7	% LIVIANOS 1RA	78.98	% LIVIANOS 1RA	79.28	% LIVIANOS 1RA	79.06	% LIVIANOS 1RA
3	LINEAS	3	LINEAS	3	LINEAS	3	LINEAS	3	LINEAS
201	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	194	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	209	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	204	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	205	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA
18.3	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	18	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	19	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	19	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	19	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA
3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO
9.85	<b>Tiempo promedio por vehículo (min)</b>	10.19	<b>Tiempo promedio por vehículo (min)</b>	9.46	<b>Tiempo promedio por vehículo (min)</b>	9.69	<b>Tiempo promedio por vehículo (min)</b>	9.64	<b>Tiempo promedio por vehículo (min)</b>

14/3/2024		15/3/2024		18/3/2024		21/3/2024		22/3/2024	
11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	11	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN
463	CITAS 1RA REVISIÓN	448	CITAS 1RA REVISIÓN	433	CITAS 1RA REVISIÓN	434	CITAS 1RA REVISIÓN	427	CITAS 1RA REVISIÓN
75.5	% LIVIANOS 1RA	73.1	% LIVIANOS 1RA	75	% LIVIANOS 1RA	70.9	% LIVIANOS 1RA	71.5	% LIVIANOS 1RA
3	LINEAS	3	LINEAS	3	LINEAS	3	LINEAS	3	LINEAS

204	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	204	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	192	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	204	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	199	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA
19	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	19	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	17	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	19	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	18	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA
3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	3	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO
9.69	Tiempo promedio por vehículo (min)	9.69	Tiempo promedio por vehículo (min)	10.29	Tiempo promedio por vehículo (min)	9.71	Tiempo promedio por vehículo (min)	9.95	Tiempo promedio por vehículo (min)

Como se puede observar, en las Líneas tipo A Particular, el tiempo máximo empleado para la revisión técnica vehicular fue de 10:17 minutos (10,29 minutos decimales calculados), descrito el 18 de marzo de 2024.

**Línea tipo B Pesado, Público y Comercial - Febrero**

2/2/2024		5/2/2024		7/2/2024		8/2/2024		9/2/2024	
9	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	9	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	9	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	9	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	9	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN
143	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	204	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	187	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	175	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	155	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM
35.7	%PES/PUB/COM 1RA	37.9	%PES/PUB/COM 1RA	35.5	%PES/PUB/COM 1RA	33.2	%PES/PUB/COM 1RA	30.3	% PES/PUB/COM 1RA
2	LINEAS	2	LINEAS	2	LINEAS	2	LINEAS	2	LINEAS
72	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	102	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	94	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	88	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	78	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA
8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	11	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	10	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	10	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	9	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA
2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO
15.10	Tiempo promedio por vehículo (min)	10.59	Tiempo promedio por vehículo (min)	11.55	Tiempo promedio por vehículo (min)	12.34	Tiempo promedio por vehículo (min)	13.94	Tiempo promedio por vehículo (min)

14/2/2024		15/2/2024		16/2/2024		19/2/2024		20/2/2024	
10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN
159	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	168	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	159	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	157	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	149	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM
32.8	%PES/PUB/COM 1RA	34.9	%PES/PUB/COM 1RA	31.9	%PES/PUB/COM 1RA	32.0	%PES/PUB/COM 1RA	31.2	%PES/PUB/COM 1RA
2	LINEAS	2	LINEAS	2	LINEAS	2	LINEAS	2	LINEAS

80	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	84	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	80	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	79	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	75	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA
8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	7	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA
2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO
15.09	Tiempo promedio por vehículo (min)	14.29	Tiempo promedio por vehículo (min)	15.09	Tiempo promedio por vehículo (min)	15.29	Tiempo promedio por vehículo (min)	16.11	Tiempo promedio por vehículo (min)

**Línea tipo B Pesado, Público y Comercial - Marzo**

2/3/2024		7/3/2024		8/3/2024		11/3/2024		13/3/2024	
10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN
159	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	155	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	158	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	161	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	158	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM
48.3	%PES/PUB/COM 1RA	30.0	%PES/PUB/COM 1RA	28.9	%PES/PUB/COM 1RA	29.1	%PES/PUB/COM 1RA	30.1	%PES/PUB/COM 1RA
2	LINEAS	2	LINEAS	2	LINEAS	2	LINEAS	2	LINEAS
80	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	78	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	79	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	81	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	79	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA
8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA
2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO
15.09	Tiempo promedio por vehículo (min)	15.48	Tiempo promedio por vehículo (min)	15.19	Tiempo promedio por vehículo (min)	14.91	Tiempo promedio por vehículo (min)	15.19	Tiempo promedio por vehículo (min)

14/3/2024		15/3/2024		18/3/2024		21/3/2024		22/3/2024	
10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN	10	HORAS AL DÍA DE OPERACIÓN
153	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	163	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	153	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	147	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM	181	CITAS 1RA REVISIÓN PES/PUB/COM
27.8	%PES/PUB/COM 1RA	30.9	%PES/PUB/COM 1RA	30.1	%PES/PUB/COM 1RA	27.2	%PES/PUB/COM 1RA	32.4	%PES/PUB/COM 1RA
2	LINEAS	2	LINEAS	2	LINEAS	2	LINEAS	2	LINEAS
77	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	82	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	77	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	74	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA	91	REVISIONES POR DÍA POR LÍNEA

8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	8	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	7	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA	9	REVISIONES POR HORA POR LÍNEA
2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO	2	ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS EN PARALELO
15.69	Tiempo promedio por vehículo (min)	14.72	Tiempo promedio por vehículo (min)	15.69	Tiempo promedio por vehículo (min)	16.33	Tiempo promedio por vehículo (min)	13.26	Tiempo promedio por vehículo (min)

Como se puede observar, en las Líneas tipo B Pesado, Público y Comercial, el tiempo máximo empleado para la revisión técnica vehicular fue de 16:19 minutos (16,33 minutos decimales calculados), descrito el 21 de marzo de 2024.

#### 4. Estimación del Tiempo ofertado y conclusión de estudio de tiempos

Considerando los tiempos que fueron empleados en la operación de los CRTVs mencionados (cantidades de revisiones técnicas vehiculares reales), los cuales, forman parte de la experiencia adquirida por ELECTRONICAGOIA CIA. LTDA., como parte del consorcio EGS, se ha establecido que, considerando la diferencia de estructura física de los CRTVs en la ciudad de Guayaquil y sus procedimientos, es probable sea necesario contemplar un tiempo superior para suplir las necesidades de:

- Abarcar mayor área de recorrido por parte del personal operativo en comparación con los CRTVs de la ciudad de Quito.
- Adaptación de procedimientos a la estructura física de los CRTVs en la ciudad de Guayaquil.
- Abarcar un tiempo promedio adicional para ejecutar los procedimientos de Gestión vehicular que permiten obtener los documentos de circulación vehicular

	Tiempo análisis	Tiempo ofertado (Aprobado)	Tiempo ofertado (Condicional)
Tipo A	10:17	16:20	16:05
Tipo B	16:19	18:35	18:20

Es importante recalcar que, la muestra descrita hace referencia a las visitas de 1ra revisión, indistintamente de si el vehículo aprueba o no. La distinción de tiempo entre aprobado y condicional ha sido colocado según procedimientos en digitación que no se efectúan cuando un vehículo obtiene un resultado condicional (por ejemplo, obtención de documentos de circulación vehicular). En este sentido, se ofertó tiempos promedio que diferencien resultados aprobado o condicional en líneas tipo A y tipo B. Demostrando plenamente que los tiempos ofertados ya los hemos logrado en nuestra experiencia.

Señalamos que los tiempos de atención ofertados por el Consorcio EGS no corresponden a estimaciones teóricas ni a proyecciones optimistas, sino que se encuentran sustentados en datos reales de operación obtenidos en centros de revisión técnica vehicular de la Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito.

En dichos centros se han operado procesos de revisión técnica vehicular con volúmenes elevados de usuarios y condiciones de demanda similares (hasta superiores) a las esperadas en el cantón Guayaquil, lo cual, permitió validar empíricamente los tiempos promedio de atención utilizados para la estructuración de la oferta técnica presentada en este proceso.

**IMPORTANTE:** Los tiempos ofertados corresponden a escenarios operativos ya implementados y no implican reducción de estándares técnicos ni simplificación del proceso de revisión. Los tiempos ofertados corresponden a promedios operativos observados en centros con niveles de demanda superiores a los proyectados para Guayaquil. No son tiempos estimados, son tiempos reales de operación.

Adicionalmente, se observa que la oferta económica presentada por el oferente CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA, contempla una participación para la ATM del **38.50 % de los ingresos brutos**, valor significativamente superior al porcentaje establecido en el contrato de concesión vigente durante los últimos diez años, que corresponde aproximadamente al **28.10 %**.

De acuerdo con la información pública disponible sobre los resultados financieros históricos de la operación del servicio de revisión técnica vehicular, los márgenes de utilidad neta reportados por el concesionario se han ubicado en rangos aproximados entre **0% y 5 %**, lo que evidencia que la estructura económica del negocio presenta márgenes operativos relativamente ajustados. Considerando además que el oferente propone simultáneamente **niveles de servicio más exigentes e inversiones más fuertes en comparación al contrato anterior**, lo cual, normalmente implica mayores costos operativos.

En este contexto, el incremento propuesto en la participación para la ATM, superior a **10 puntos porcentuales respecto al contrato vigente**, podría comprometer la sostenibilidad financiera del modelo operativo, particularmente considerando que la oferta presentada mantiene o incrementa los niveles de servicio exigidos en el pliego.

Por lo expuesto, se solicita respetuosamente a la Comisión Técnica verificar la **consistencia económica y financiera de dicha oferta**, a fin de determinar si la misma cumple con los principios de viabilidad y sostenibilidad exigidos en el proceso, o si podría configurarse como una **oferta económicamente inviable o temeraria**.

## 5. Análisis de sostenibilidad financiera de la oferta económica presentada por CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA.

Con el objetivo de contribuir al análisis técnico y económico del proceso de evaluación de las ofertas presentadas en el presente concurso, hemos realizado un ejercicio de verificación breve de la **consistencia económica de la oferta económica presentada por el oferente CONSORCIO SGS**

**MOVILIDAD SEGURA.**, particularmente en relación con el porcentaje de participación sobre los ingresos brutos ofrecido a favor de la Autoridad de Tránsito y Movilidad (ATM).

Este análisis se fundamenta en estos elementos principales:

- Los **resultados financieros históricos del modelo actualmente en operación.**
- Las **condiciones de inversión y operación previstas para el nuevo proceso de concesión,** que implican requerimientos de inversión superiores a los del contrato anterior.

El propósito de este análisis es aportar elementos técnicos que permitan verificar la **viabilidad económica y financiera de las propuestas presentadas**, en cumplimiento de los principios de sostenibilidad y continuidad del servicio público.

## 6. Estructura económica típica de los centros de revisión técnica vehicular

Los centros de revisión técnica vehicular operan bajo un modelo económico caracterizado por ingresos regulados y altos costos operativos asociados a la prestación del servicio.

Entre los principales componentes de la estructura de costos se encuentran:

- Personal técnico especializado.
- Operación y mantenimiento de líneas de revisión.
- Calibración periódica de equipos de medición.
- Sistemas informáticos y plataformas tecnológicas.
- Energía eléctrica y servicios básicos.
- Arrendamientos o amortización de infraestructura.
- Seguros, certificaciones y cumplimiento normativo.
- Costos administrativos y de gestión.



Analizando la fuente información pública del consorcio CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA., los márgenes operativos suelen ubicarse dentro de los siguientes rangos:

Indicador financiero	Rango típico
----------------------	--------------

Utilidad neta	3 % – 5 %
---------------	-----------

Estos niveles reflejan la naturaleza intensiva en la estructura de costos operativos del actual operador CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA.

## 7. Estructura económica observada en el modelo actualmente en operación

Durante el periodo de concesión anterior, el concesionario del servicio de revisión técnica vehicular ha transferido a la ATM:

**28.1 % de los ingresos brutos generados por el servicio.**

### Consulta de Impuesto a la Renta Causado, ISD y otros regímenes

RUC  
0992813091001

Razón social  
CONSORCIO SGS - REVISIONES TECNICAS

Detalle de valores - 8 registros

Año fiscal	Impuesto a la Renta Causado Régimen General	Impuesto a la Salida de Divisas	Otros Regímenes
2026	Periodo Fiscal en curso	USD 12.975,48	Q
2025	* La Declaración de Renta aún no ha sido presentada	USD 26.429,19	Q
2024	USD 135.817,91	USD 14.235	Q
2023	USD 135.526,61	USD 13.866,33	Q
2022	USD 90.859,04	USD 21.653,34	Q
2021	USD 26.378,08	USD 9.832,53	Q
2020	USD 221,27	USD 21.386,38	Q
2019	USD 96.184,38	USD 47.003,24	Q

La información financiera disponible (fuente: <https://srienlinea.sri.gob.ec/sri-en-linea/SriDeclaracionesWeb/ConsultaImpuestoRenta/Consultas/consultaImpuestoRenta> ) indica que los resultados netos del concesionario se han ubicado aproximadamente entre:

**0 % y 3 % de utilidad neta.**

Esto evidencia que el modelo económico del servicio opera con márgenes relativamente reducidos.

Para efectos ilustrativos, puede representarse la estructura económica del modelo actual utilizando un escenario simplificado de ingresos equivalentes a 100 unidades monetarias.

## Cuadro 1

### Estructura económica aproximada del modelo actual

Concepto	Valor estimado
Ingresos totales	100
Participación ATM (28.1 %)	28.1
Costos operativos estimados	68.9
Utilidad neta aproximada	3%

#### Interpretación del cuadro

El cuadro anterior muestra que, bajo el esquema actual de participación para la ATM, el concesionario dispone de aproximadamente **71.9 unidades de ingreso para cubrir todos los costos operativos, amortización de inversiones, servicio de deuda y utilidad empresarial.**

Una vez cubiertos los costos operativos del servicio, el margen resultante se ubica en niveles consistentes con los márgenes netos históricamente reportados por el operador ante la Superintendencia de compañías y SRI.

Se adjunta un cuadro con los datos recabados de la plataforma de la Superintendencia de compañías, de los balances declarados y auditados presentados. Se hace referencia de esta información, pero la misma no se ha usado para el análisis, dado que demuestran peores márgenes de utilidad del operador actual, haciendo más cuestionable la viabilidad de las operaciones para este nuevo periodo de contratación. Esta información no resiste el más mínimo análisis sobre la probabilidad de éxito de las nuevas operaciones por el oferente CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA. (fuente:

<https://appscvsgen.supercias.gob.ec/consultaCompanias/societario/informacionCompanias.jsf> )

CONSORCIO SGS-REVISIONES TECNICAS			
PERIODOS	ESTADO DE RESULTADOS		
	PERDIDA NETA	UTILIDAD NETA	
2013	439.555,71	-	
2014	1.377.141,33	-	
2015	-	301.148,86	
2016	102.422,37	-	
2017	62.892,93	-	
2018	83.019,07	-	
2019	324.183,96	-	
2020	900.427,34	-	
2021	262.740,49	-	
2022	-	135.388,27	
2023	-	-	*
2024	-	-	*
2025	-	-	*

Fuente: Superintendencia de Compañías

## 8. Impacto económico de la oferta presentada por CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA.

La oferta económica presentada por CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA. propone transferir a la ATM:

**38.5 % de los ingresos brutos.**

Esto representa un incremento de:

**10.4 puntos porcentuales** Respecto al porcentaje aplicado en el contrato de concesión anterior.

Para analizar el impacto de este incremento en la sostenibilidad económica del servicio, se puede aplicar el mismo ejercicio ilustrativo presentado anteriormente.

### Cuadro 2

**Escenario económico bajo la oferta presentada por CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA.**

Concepto	Escenario CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA.
Ingresos totales	100

Participación ATM (38.5 %)	38.5
Costos operativos estimados	68.9
Resultado operativo estimado	-7.4

### Interpretación del cuadro

Bajo este escenario, el monto disponible para cubrir costos operativos y retorno del inversionista se reduce de **71.9 a 61.5 unidades monetarias**, lo que generaría un resultado económico negativo con la estructura de costos del servicio que CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA. mantiene observados históricamente.

Esto sugiere que el incremento en el porcentaje ofrecido a la ATM podría comprometer la sostenibilidad financiera de la operación.

## 9. Requerimientos de inversión en el nuevo proceso de concesión

Un elemento adicional que debe ser considerado en el análisis económico es que el presente proceso de concesión contempla **requerimientos de inversión significativamente superiores a los del contrato anterior**.

Entre estos requerimientos se incluyen:

- Renovación o incorporación de nuevas líneas de revisión técnica.
- Modernización de equipos de medición y diagnóstico.
- Actualización de sistemas tecnológicos y plataformas informáticas.
- Adecuaciones de infraestructura en centros de revisión.
- Implementación de mejoras operativas y de control.

Estas inversiones deben ser recuperadas a lo largo del periodo de concesión mediante los ingresos generados por la operación del servicio.

En este contexto, la existencia de márgenes operativos reducidos o negativos dificultaría la **recuperación de las inversiones iniciales**, así como el mantenimiento adecuado de la infraestructura y los equipos requeridos para garantizar la calidad del servicio.

## 10. Evaluación de sostenibilidad financiera

A partir de los elementos analizados, para que la oferta presentada por CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA. resulte económicamente sostenible, sería necesario que se cumpla al menos una de las siguientes condiciones:

- Un incremento sustancial del volumen de revisiones o de las tarifas aplicables, factores que dependen principalmente de decisiones regulatorias y del comportamiento de la demanda.
- La aceptación de márgenes operativos extremadamente reducidos o incluso negativos durante el periodo de concesión.
- No incrementar el pago de participación a ATM de Guayaquil.

Cualquiera de estas condiciones introduce un nivel elevado de incertidumbre sobre la sostenibilidad económica del modelo.

## 11. Conclusión de viabilidad financiera CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA.

El análisis presentado evidencia que el incremento del porcentaje ofrecido por CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA, a favor de la ATM de Guayaquil, en comparación con el esquema económico aplicado durante la concesión anterior, reduce significativamente el margen disponible para cubrir costos operativos, recuperar inversiones y generar una rentabilidad razonable para el concesionario.

Esta situación adquiere mayor relevancia considerando que el nuevo proceso de concesión contempla **requerimientos de inversión superiores a los del contrato anterior**, lo cual, exige la existencia de un margen financiero suficiente que permita garantizar la recuperación de dichas inversiones y la adecuada prestación del servicio durante todo el periodo contractual.

Para que la oferta de **38.5%** fuera viable, CONSORCIO SGS MOVILIDAD SEGURA, tendría que lograr:

### Reducción de costos

Costos deberían bajar de:

**68.9 → 58.5**

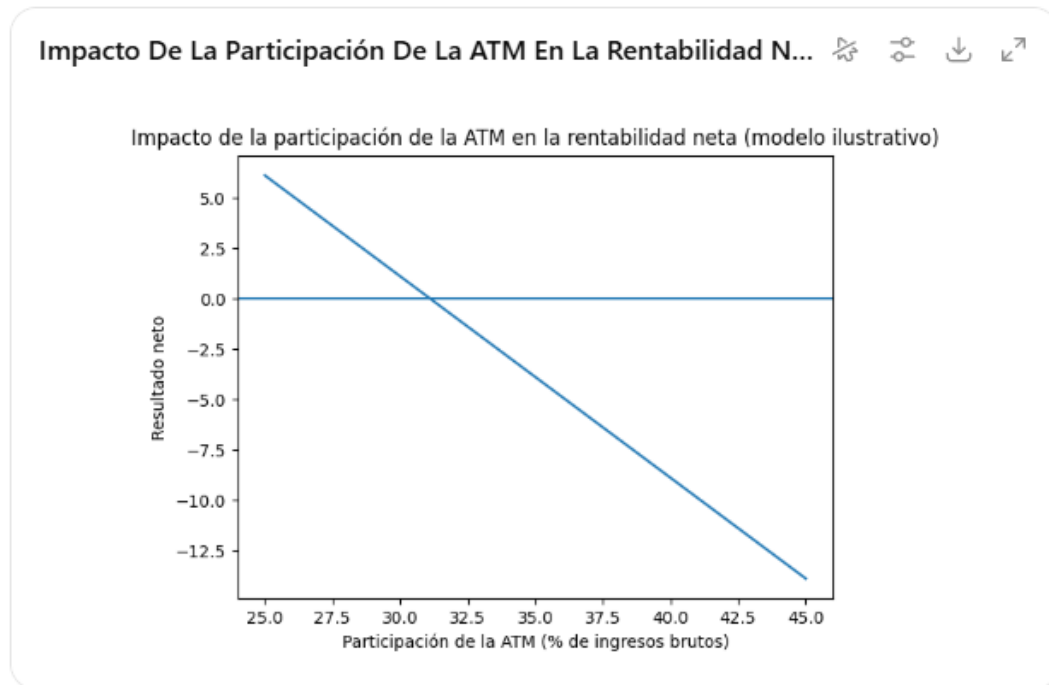
Es decir:

**Reducir costos en 10.4 puntos porcentuales**

Equivalente a:

**Reducción de costos ≈ 15%**

En un servicio regulado, con mayor nivel de inversión y altamente técnico como la RTV, esto es **extremadamente improbable**.



El gráfico muestra:

- Eje horizontal → % pagado a ATM
- Eje vertical → resultado neto

# ATM

AGENCIA DE  
TRÁNSITO Y  
MOVILIDAD

★ ★ ★

Interpretación:

- Con **28.1%** el negocio genera **3% de utilidad (o menos)**
- A partir de aproximadamente **31%** el negocio ya entra en pérdidas
- Con **38.5%** el resultado es **-7.4%**

Es decir:

El modelo económico se vuelve estructuralmente deficitario.

## Problema adicional: nuevas inversiones

El nuevo contrato además exige:

- Renovación tecnológica
- Nuevas líneas de revisión
- Infraestructura
- Sistemas informáticos

Por lo tanto:

El concesionario necesita **márgenes suficientes para recuperar inversión (CAPEX)**.

Si el negocio ya operara con:

**-7.4% de resultado**

entonces:

- No hay recuperación de inversión
- No hay margen para mantenimiento
- No hay retorno del capital

AGENCIA DE  
TRÁNSITO Y  
MOVILIDAD



Esto es incompatible con cualquier modelo de concesión sostenible.

De conformidad con los principios de eficiencia, sostenibilidad y responsabilidad establecidos en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y su Reglamento General, corresponde a la entidad contratante verificar la viabilidad económica de las ofertas presentadas cuando existan indicios de que una propuesta pueda configurarse como **anormalmente baja, desproporcionada o económicamente inviable**, por cuanto ello podría comprometer la adecuada ejecución del contrato.

Cuando una oferta económica se aparta significativamente de las condiciones económicas razonables del mercado o del comportamiento histórico del negocio, la entidad contratante debe requerir la justificación técnica correspondiente, a fin de determinar si se trata de una **oferta temeraria o inviable**.

En el presente caso, el incremento del porcentaje de participación propuesto respecto al esquema económico históricamente aplicado, combinado con los mayores requerimientos de inversión del nuevo contrato, podría comprometer la sostenibilidad financiera del modelo operativo propuesto, razón por la cual se considera pertinente que la Comisión Técnica verifique detalladamente la consistencia económica de dicha oferta.