

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL



**VISITAMOS LA PLANTA
KOGA DE HINO-JAPÓN**

**LOS PEAJES Y SU INCIDENCIA EN
EL NEGOCIO DEL TRANSPORTE**

**TECNOLOGÍA DE “PLATOONING”
PARA OPTIMIZAR CONVOYES**

**LOS “MICROSUEÑOS” UN PELIGRO
SILENCIOSO PARA CONDUCTORES**



Teojama Comercial

Desde 1963

LA ARMADURA QUE TE GUÍA
EN EL CAMINO
DEL GUERRERO

NUEVO

Hino

SAMURAI 300
EDICIÓN LIMITADA



TECNOLOGÍA Y MARCA
100% JAPONESA



1800 TEOJAMA (1800-8365262) WWW.TEOJAMA.COM @ f in v d

QUITO · GUAYAQUIL · CUENCA · AMBATO · MANTA · LAGO AGRIO
PORTOVIEJO · MACHALA · SANTO DOMINGO

 HINO

NUEVO

Hino

SAMURAI 300

EDICIÓN LIMITADA



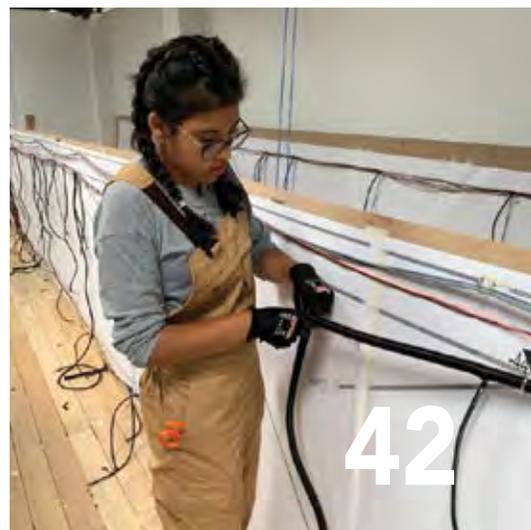
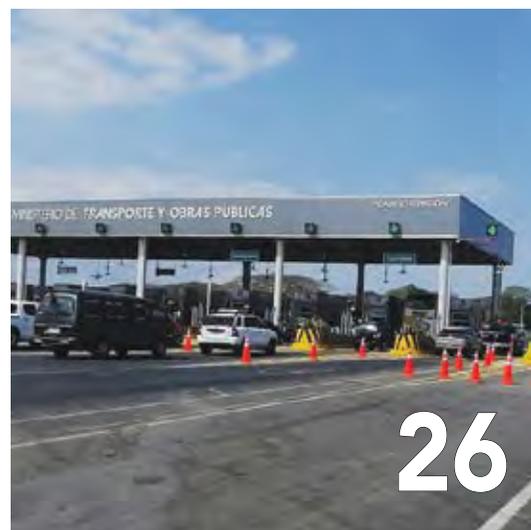
UN GUERRERO NO SOLO TRANSPORTA,
CONQUISTA CADA CAMINO

MODELO EXCLUSIVO DE 

ENCUENTRA EL ALIADO
PARA TUS BATALLAS AQUÍ



CONTENIDO



5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL
Visita a Hino en Japón

11 LO EMPRESARIAL
Responsabilidad de directivos del transporte

12 NOTICIAS NACIONALES

18 NOVEDADES

26 ZONA DE DERRUMBE
Peajes y su incidencia en los costos del transporte

28 CONDUCTORES
Mujeres conducen camiones de carga

30 SALUD

32 SEGUIMIENTOS

34 LA CHICA DE LA PORTADA

35 TECNOLOGÍA VERDE
Tecnología de pelotón

36 SOBRE LA MARCHA

42 CARROCEROS



La innovación tecnológica ofrece soluciones inteligentes para mejorar la movilidad

Las soluciones inteligentes ayudan a optimizar la operación del transporte de pasajeros, elevar la calidad del servicio y la experiencia del usuario. Las tecnologías como el Sistema de Recaudo Integrado (SIR), el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y el Sistema de Información al Usuario (SIU) son herramientas necesarias.

- El SIR permite el pago unificado e integra diferentes medios de transporte como buses, trolebuses y otros sistemas de movilidad urbana. No solo reduce los amontonamientos en los puntos de acceso, sino que fomenta la intermodalidad permitiendo utilizar varios modos de transporte con una única tarjeta o aplicación. En Quito, donde la demanda de transporte público es alta, el SIR en el Metro ha ayudado a agilizar el pago y reducir aglomeraciones.

- El SAE ha transformado la gestión operativa de las flotas pues proporciona a los operadores visibilidad en tiempo real de la ubicación de los buses, condiciones de tráfico y desempeño de las rutas. Con el SAE se puede ajustar rutas, tiempos de salida y frecuencias de manera dinámica, mejorando la eficiencia operativa y la satisfacción de los usuarios con la reducción de tiempos de espera y mayor confiabilidad en los horarios.

- El SIU brinda al pasajero información en tiempo real sobre rutas, tiempos de llegada y servicios disponibles. En el país en donde a menudo los pasajeros enfrentan la incertidumbre de la impuntualidad y disponibilidad de servicios, el SIU permite una planificación más eficiente de los trayectos diarios. El sistema se ha integrado con aplicaciones móviles y paneles informativos en las estaciones, brindando acceso instantáneo a la información necesaria sobre los desplazamientos.

En conjunto, SIR, SAE y SIU permite disponer de un transporte más conectado y eficiente. Estas tecnologías adaptadas a la realidad ecuatoriana, pueden ayudar a resolver problemas como la falta de integración de las líneas de transporte, falta de eficiencia operativa y de información precisa para los usuarios.

Es hora de aprovechar la tecnología para sentar las bases de un sistema de movilidad más sostenible, capaz de afrontar los desafíos del crecimiento urbano y generar menos pérdidas a los operadores.



RESPONSABLE
MARITZA GUEVARA

GRUPO COLABORADOR
DR. SEGUNDO CUNDULLE
ING. FABIÁN ESPINOZA
ARQ. RODRIGO TORRES
ING. RAÚL PAILLACHO

ENTREVISTAS Y REPORTAJES
JACQUELINE CALDERON MARÍA MOGOLLÓN
FRANCISCO CELI ANA MARÍA MONCAYO
BOANERGES COLOMA CARLOS NAVARRETE
RICARDO CORNEJO YOLANDA QUINCHE
JANETH CRUZ MARLON RUALES
VÍCTOR ESPINOZA LUIS RUIZ
ELVIS MERINO FERNANDO VITERI

MODELO PORTADA
PAULLETTE SERRANO / QUITO

FOTOS PORTADA
GUSTAVO GÓMEZ

COORDINACIÓN GENERAL
LCDA. MARÍA MOGOLLÓN

DISEÑO
MARISTHER GUEVARA

IMPRESIÓN
GRAFITEXT

COORDINACIÓN
STO. DOMINGO
BOANERGES COLOMA

DISTRIBUCIÓN GENERAL
GEOVANNI VALENCIA
MIRIAN VELASTEGUI

PUBLICIDADES Y SUSCRIPCIONES

Teléfono: 02-2056898 • 2056899



0999818639 • 0999816729

Email: maritza.g@revistabuenviaje.com.ec

DISTRIBUIDORES LOCALES

| | |
|-----------------------------------|--|
| QUITO Geovanni Valencia | LAGO AGRIO Unión de Sucumbios |
| GUAYAQUIL Wimper Moreno | MANTA & PORTOVIEJO Leonardo Pilligua |
| HUAQUILLAS Juan Espinel | SHUSHUFINDI Janeth Rivadeneira |
| MACHALA PETRANSPSUR | Tania Solano |
| | DISTRIBUCIÓN NACIONAL POR COURIER |

DIRECCIÓN
Av. Gonzalo Pizarro y Machala.
Tumbaco - Quito

ENCUÉNTRANOS EN:



Revista Buen Viaje



@revistabuenviaje



Distribución gratuita a aproximadamente 1400 compañías y cooperativas del transporte de pasajeros y de carga nivel nacional y aproximadamente 1000 empresas relacionadas con servicios, repuestos e importaciones para el transporte.

© Derechos Reservados
El contenido de esta revista puede ser reproducido parcialmente citando la fuente.

Visitamos la planta madre Hino en Japón: Koga Motors de Ensamblaje & Inspección



JAPÓN

POR MARITZA GUEVARA

Un sueño hecho realidad, así llamaremos a la experiencia de visitar Japón y una de las cuatro plantas de HINO, marca con la cual hemos mantenido una relación de trabajo y de amistad desde hace más de 25 años.

Nuestros amigos Hide Nakata y Yuichi Sato fueron nuestros anfitriones en Tokio a donde llegamos el 31 de agosto con la agenda lista para visitar la planta de Koga el 2 de septiembre. Nuestro anfitrión para el recorrido en la planta que duró tres horas fue Yoshio Sugimoto, Gerente de la Div. Administración Monozukuri.



El tren bala (Shinkansen)

No podíamos perdernos la experiencia de viajar en el famoso tren bala que nos transportó desde la ciudad de Tokio hacia Kyoto una ciudad tradicional y hermosa, a una velocidad de 320 km/h. que ni siquiera la sentimos ni escuchamos ningún ruido.

Con el apoyo de Teojama Comercial

Teojama Comercial S.A.

Agradecemos a los altos ejecutivos de Teojama que nos apoyaron para realizar

este gran viaje y así poder contar a nuestros lectores y seguidores, una fracción de la larga y valiosa historia recorrida por la fábrica HINO, cuyos vehículos fueron importados a Ecuador hace más de 60 años.

Teojama se mantiene apoyando al desarrollo del país desde que los hermanos Teodoro, Jacinto y Manuel Malo tomaron la brillante decisión de traer la marca a Ecuador. Desde ese entonces hasta la fecha, HINO es una marca que significa buen producto, confiabilidad y calidad.

Algunos antecedentes de la producción de la planta **KOGA**

Está establecida en instalaciones que se extienden entre la ciudad de Koga y la ciudad de Yachio en la prefectura de Ibaraki a aproximadamente 1 hora de viaje en tren desde Tokyo.

Para producir camiones pesados y medianos de manera más eficiente, Koga comenzó su operación en 2012, como una planta de exportación de

componentes para producción en el extranjero. Para el 2017 ya estuvo operando al 100%. Produce camiones pesados y medianos de las series 500, 700 y tractos 700, además de componentes como furgones, etc.

Manejan con eficiencia una tecnología de manufactura muy nueva, lo que hace que esta sea la planta madre de la producción para el extranjero.



ALGUNOS DATOS SOBRE KOGA:

- Es la más grande de las cuatro plantas con un área de 850.000 m² y construcción de cerca de 100.000 m².
- Las otras tres plantas son: Hino, Hamura y Nitta.
- Koga tiene 2600 empleados. En la línea de ensamblaje solo hay personas y el 4% son mujeres.
- 90% de la soldadura de la cabina y el 95% de la pintura se realiza con robots.
- Trabajan en dos turnos de 6:30 a.m. a 3:30 p.m. y 5:15 p.m. a 2:05 a.m.

- Hay 26 diferentes tipos de módulos para ensamblaje.
- En soldadura y pintura hay robots en su mayoría.
- Pueden producir 200 unidades diarias (4800 anuales)
- Cada 4,5 minutos sale armado un camión.
- El ensamblaje se realiza sobre una banda transportadora que no se detiene.
- Poseen 1900 modelos de las series 500, 700 y tractos 700.
- Usan 26.000 piezas para los procesos de ensamblaje.

EL PERSONAL SE IDENTIFICA POR CASCOS

- **Amarillo** colocan las piezas que se repiten en los modelos 500 y 700.
- **Azul** colocan las piezas específicas.
- **Rosado** personal de apoyo.
- **Naranja** solo atienden la serie 700.
- **Verde** es del inspector



PRODUCEN LOS CAMIONES NO POR LOTES, SINO POR MÓDULOS (MODULARIZACIÓN)

En lugar del método convencional de separar las líneas de producción por tipo de vehículo y modelo, en Koga poseen una sola línea capaz de producir el mismo día diferentes tipos de vehículos de uno en uno, y no en lotes. Para ello utilizan su sistema modular para armar un camión combinando los módulos producidos en las otras plantas.

Con la línea principal de ensamblaje y las 26 de subensamblaje, aumenta la productividad en un 20%.

Los componentes modulares como los ejes frontal, posterior, motor, transmisión, tanques, etc. son producidos en las otras plantas y llevados a esta planta de ensamblaje de camiones medianos y pesados.

PROCESO EN LA LÍNEA DE ENSAMBLAJE

1. Previamente, en la planta de chasis una máquina perfiladora única produce los largueros específicos para cada modelo y de acuerdo con los requerimientos del cliente. La calidad mejora mediante la soldadura con tándem en frío que evita la distorsión. En Koga usan robots para armar el chasis.

2. Se ensamblan los ejes frontal y posterior y luego el motor es colocado en el chasis cumpliendo las características propias del modelo que estén armando.

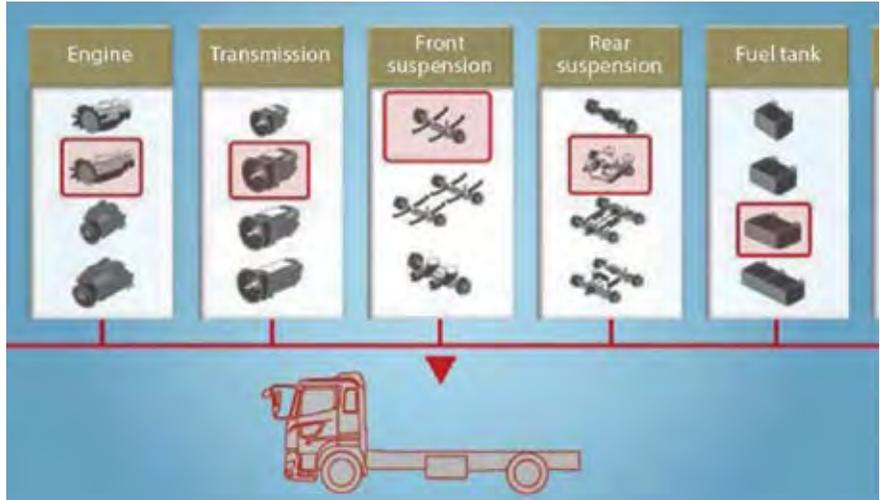
3. Para la cabina hay robots personalizados que elaboran todos los tamaños. Dos robots sincronizan sus movimientos para, eficientemente, manejar cada parte y moverla al siguiente proceso. Un vehículo automatizado de carga transporta los componentes. Así reducen la carga de trabajo de los empleados.

4. Los robots también están presentes en la pintura donde se puede elegir entre 3.000 colores. Su tecnología permite reducir el uso de agua y recoger desechos. Usan sombras de luz según el color de la pintura para asegurarse que no existan defectos.

5. Todos los módulos se unen para el ensamble total. Se instala el interior de la cabina con el panel de control, asientos, puertas, parabrisas, y se completa colocando la cabina sobre el chasis. Luego, se instalan las llantas utilizando un mecanismo ágil y seguro que manipula fácilmente los pesados neumáticos.

6. El nuevo camión se enciende por primera vez y se lo dirige hacia una inspección rigurosa para asegurarse que posee la calidad excelente en la que los consumidores confían.

7. En otra zona se empaqueta los componentes para los vehículos que se ensamblan en el extranjero.



Como parte de su agenda progresiva, Koga incorpora 3 formas de responsabilidad social:

1. Usa activamente energía verde que incluye luz natural y recolección de calor del subsuelo.

2. Mejora la seguridad de los trabajadores y su eficiencia eliminando pasos o usando carritos. Tiene suficiente iluminación que ofrece un lugar de trabajo cómodo y seguro.

3. Prioriza la seguridad del medio ambiente local esperando ser un ejemplo de excelencia que puede ser seguido por la comunidad local.

Reto Ambiental HINO para 2050

- Minimizar el impacto a la biodiversidad
- Cero desperdicios
- Minimizar y optimizar el uso de agua
- Cero emisiones CO₂ en:
 - Nuevos vehículos
 - Ciclo de vida
 - La Fábrica



La planta KOGA fabrica estos modelos, entre muchos más:

HINO SERIE 500 GH CAMIÓN 1828

Capacidad de carga:
13,5 Ton.
Peso Bruto Vehicular:
18.000 kg.

MOTOR

Potencia máxima: 276 HP
Torque máximo: 883 N•m
Cilindros: 6 en línea
Cilindraje: 7684 L
Norma de emisión: Euro 3
Inyección Directa

CAJA DE CAMBIOS

Modelo: M009
No. de cambios
(adelante): 9 + reversa
Tracción: 4x2

FRENO DE SERVICIO
Tipo: Full aire, S-CAM,
Tambor y Zapata

TANQUE DE COMBUSTIBLE
Capacidad: 320 L.
(84,53 Gl)

ACCESORIOS
Aire acondicionado
Vidrios eléctricos
Bloqueo Central
Frenos ABS
Mucho más



HINO 700 SS TRACTO CAMIÓN 2848



Peso Bruto Vehicular:
27.000 kg.
Peso bruto combinado:
48.000 kg.

MOTOR

Potencia máxima: 480 HP
Régimen máx. de potencia:
1800 RPM
Torque máximo: 2157 N•m
Régimen máx. de torque:
1100 RPM
Cilindros: 6 en línea
Cilindraje: 12.913 L
Norma de emisión: Euro 3
Inyección Directa

CAJA DE CAMBIOS
Modelo: ZF 16S2530T0
No. de cambios
(adelante): 16 + reversa
Tracción: 6x4

FRENO AUXILIAR
Retardador tipo
Jacobs al motor + Intarder
a la caja de cambios

TANQUE DE COMBUSTIBLE
Capacidad: 390 L + 450 L

ACCESORIOS
Dirección hidráulica
Ventilación/calefacción
Aire acondicionado
Cinturón seguridad
de 3 puntos
Radio AM7FM7MP3
Asiento con suspensión
de aire
Vidrios eléctricos
Bloqueo central
Frenos ABS

Los encuentra en **Teojama Comercial S.A.** en todas las sucursales a nivel nacional.

093 953 3100

Conozca un poco de Japón





Responsabilidad de directivos del transporte para sacar adelante a sus empresas

EL PRINCIPIO FUNDAMENTAL DE CUALQUIER NEGOCIO DE TRANSPORTE, FINANCIERO, COMERCIAL, EDUCATIVO, ETC. ES TENER UNA BUENA EDUCACIÓN FINANCIERA; ENTENDER LO QUE SON LAS FINANZAS QUE PUEDEN SER BÁSICAS, INTERMEDIAS O PROFESIONALES.

QUITO

POR ECON. MANUEL ANTONIO MALO

Lamentablemente, en la mayoría de los ecuatorianos hay un desconocimiento absoluto de finanzas básicas. No saben administrar los costos y desconocen el equilibrio del costeo.

¿Qué costos son significativos?

Un ejemplo es la adquisición de una unidad cuyo valor está sujeto al costo del dinero. El dinero tiene costos elevados por las tasas de interés que están reguladas y son altas, no solo porque los bancos cobran tasas altas, sino porque la economía en su conjunto empuja a esas tasas.

El peso del dinero y otros costos

Es necesario estar conscientes de que hay un riesgo país elevado, debido -entre otros- a la inseguridad jurídica de Ecuador que limita la falta de inversión, en especial la extranjera, y que nos afecta indirectamente porque hace que el costo del dinero se encarezca y limite el financiamiento local.

Un gasto importante son los salarios, que al estar dolarizados se tornan altos en el contexto regional. Sin embargo, esta variable no es sujeto de cambio y está atada a una baja productividad laboral que depende de un arcaico Código del Trabajo, tal vez uno de las más rígidos del continente.

Algunos choferes son afiliados y otros no tienen prestaciones. Esto es un costo que también afecta a la cadena productiva, y que debe ser observado por los empresarios, caso contrario entrarían en un delito de precarización laboral.

Se dirá que el pasaje es muy bajo; efectivamente lo es, pero en el país que está tan pobre los usuarios del transporte en su mayoría no tienen acceso ni siquiera a un salario básico. Todo debe analizarse en el conjunto de los costos.

A todo esto, hay que añadir los costos recurrentes como mantenimiento, combustible, tasas, servicios, etc.

Todo lo anterior repercute en los costos del negocio del transporte. Es necesario tomar en cuenta que es una cadena de involucrados y que entre todos debemos buscar una solución común. Lamentablemente, muchos solo piensan en el costo individual y no colectivo olvidando que es un proceso que requiere solidaridad y una mínima educación financiera.

Hay una enorme confusión entre costo y precio. *Costo* es lo que cuesta producir y *Precio* es lo que paga el cliente.

¿Qué hacer para aprovechar lo poco que hay?

Creo que lo primero es un acercamiento del transporte a los gremios productivos. Conversar con las cámaras de la producción y hacer un frente común contra las políticas gubernamentales y excesivas de subsidios. Negociar impuestos y pedir más transparencia en las políticas arancelarias.

Previamente, deben comprender el movimiento económico del país. Los

transportistas dan trabajo a choferes, controladores, mecánicos y a través de su crédito dan trabajo -inclusive- a la misma compañía que le dio el crédito.

Eliminar el pensamiento de la pobreza

Los transportistas son empresarios y como tales deben actuar y venderse, pues son grandes generadores de empleo y riqueza: además de buscar asesores financieros que los guíen para enmarcarse en un mundo de mayor formalidad. Deben dejar de pensar como hace 40 o 50 años y dejar de vender esa imagen de pobreza.

Por otro lado, las tecnologías avanzan y muchos ni se enteran de esos cambios. No es solo un tema de energías limpias, también son temas de telemática. Necesitan actualizarse para estar al tanto de lo que sucede en el mundo, sobretodo regional para negociar de igual a igual.

Por esa desinformación, muchos directivos pueden ser utilizados por grupos de presión con pretextos como subsidios, pobreza, y por otro lado, exigencias inalcanzables económicamente de tecnologías que están en ebullición, pero que no logran consolidarse en el mundo real, como la tecnología 100% eléctrica. El resultado es que son los primeros perjudicados cuando surgen problemas.



La negociación requiere preparación.



●● GUAYAQUIL

39 radares ilegales dejan de funcionar en varios sectores

2 DE OCTUBRE, 2024

Reproducimos el boletín informativo:

La Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) informa a la ciudadanía que las infracciones de tránsito detectadas por radares, notificadas tras la terminación de los convenios de coordinación y cooperación interinstitucionales, firmados ilegalmente en administraciones anteriores entre la CTE y los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Municipales tipo B, y la mancomunidad Centro Guayas, carecen de validez legal.

Asimismo, informamos que el bloqueo de estas infracciones de tránsito, generadas por dichos radares, se realizó a partir del 20 de septiembre del presente año en los sistemas oficiales de la CTE y la ANT. Por lo tanto, las notificaciones correspondientes son consideradas ilegales.



Las multas de muchos radares han sido bloqueadas.

Recomendarnos a la ciudadanía mantenerse informada únicamente a través de nuestros canales oficiales para evitar caer en situaciones irregulares.

Pueden acceder al listado de los GAD y Mancomunidad cuyos convenios fueron finalizados en el siguiente enlace: www.cornisiontransito.gob.ec

●● ESMERALDAS

Radares en cantón Esmeraldas son calibrados

POR RICARDO CORNEJO

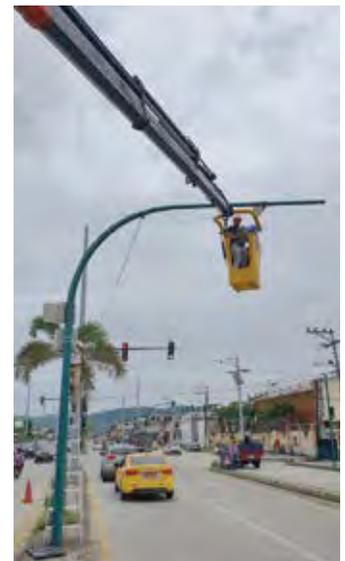
Muy lejos de ser retirados como sucede en muchas provincias del país donde la CTE tiene la competencia de tránsito; en la ciudad de Esmeraldas los radares ubicados en más de 10 puntos del casco urbano y tres en las afueras, son sometidos a calibración y mantenimiento para que continúen emitiendo fotomultas.

La empresa pública Esvial ha manifestado que es parte de los compromisos con la empresa Covies adjudicataria del control de velocidad con los radares. Los equipos son calibrados constantemente para garantizar que funcionen correctamente y no perjudicar a los usuarios.

Se pudo conocer que varios dispositivos serán reubicados en otros puntos de la ciudad debido a que han cumplido con su cometido: la reducción de accidentes de tránsito y disminución de la velocidad. La reubicación

se realizará en los próximos meses luego de una socialización y previo aviso a los ciudadanos.

En tanto que los conductores no se encuentran conformes ya que las multas son muy altas y en ocasiones, los dispositivos han presentado inconsistencias, así lo manifestó Gerónimo Quinde, conductor profesional.



Calibrando radares de Esmeraldas.

●● CUMANDÁ (CHIMBORAZO)

Es importante tener una licencia de conducir

POR GLENDA REA

Aprender a conducir un medio de transporte es indispensable. Para nuestro pesar gran cantidad de personas en el país han aprendido a manejar y hasta conducen vehículos de manera empírica, ignorando que obtener la licencia de conducir, es indispensable.

El requisito principal para obtener este documento es tener la edad mínima de 18 años y seguir el curso de conducción. Existen siete tipos de licencias A,B,C,D,E,F,G. En el Ecuador, si no se obtiene la licencia está prohibida la conducción de cualquier tipo de vehículo, y en caso de hacerlo las consecuencias son graves.

Polibio Rodríguez posee la licencia E y lleva 45 años conduciendo transporte pesado. Estudió y se preparó para merecer la licencia profesional y, gracias ello, trabaja como conductor profesional experimentado.

Aprovecha nuestro medio para hacer un llamado a las escuelas de conducción que preparen bien a los estudiantes, y a sus compañeros del volante que pongan en práctica los valores aprendidos como el respeto, ya que ha observado irregularidades en la carretera. "Algunos conductores son agresivos con los peatones y no respetan la vida de las mascotas y animales a los cuales atropellan. Seamos más consientes a la hora de estar tras un volante, por favor", es su cordial solicitud.



Polibio Rodríguez

●● GUARANDA

Se recomienda chequear bien los frenos

POR VÍCTOR ESPINOZA

Los constantes siniestros de tránsito en el sector conocido como la Vuelta del Key en la vía que conduce a Ambato, han generado alarma en la provincia de Bolívar. Hasta han cobrado vidas humanas por el mal funcionamiento del sistema de frenos y por la pérdida de pista.

Según las autoridades de tránsito existen tres tipos de fallas mecánicas previsible comunes de los siniestros en las vías: mal estado de los frenos, llantas en malas condiciones y desperfectos en el sistema de dirección. Esto lo revelan estadísticas generales y lo confirma las

atenciones registradas en los distintos talleres técnicos del país.

A esto debe sumarse incidentes ocurridos, porque en ciertos casos, el chofer viaja frenando por una pendiente inclinada o sufre desperfectos mecánicos en el sistema de frenos durante el trayecto de algún viaje que también ha terminado en choques.

Situaciones como estas ya se han producido en el sector El Limón de la vía Echeandía – Guanujo, como un camión que transportaba víveres se accidentó, así como un auto que circulaba a gran velocidad se impactó contra un vehículo pesado al tratar de frenar.



Buenos frenos para evitar accidentes.

●● QUITO

Auspician proyecto de reformas al transporte de Galápagos

POR JANETH CRUZ

Siendo Galápagos un santuario natural mundial ¿el aumento de carros le hará bien?

Desde el 8 de octubre se tramita en la Asamblea Nacional un proyecto de reformas a la Ley de Tránsito para permitir que las operadoras de transporte y turístico de Galápagos ofrezcan servicios de calidad y accesibles.

La iniciativa plantea que, en el Archipiélago, por su régimen especial, las operadoras de transporte mixto en camionetas doble cabina, que cuenten con título habilitan-

te, puedan prestar simultáneamente servicios de transporte turístico, mixto y comercial de taxis.

Según el legislador Milton Aguas, proponente de la reforma, la ANT, al no contar con un estudio de necesidad actualizado para Galápagos, ha impedido incrementos de cupos y obtención y renovación de títulos habilitantes.

“Por años no ha existido un estudio aprobado por la ANT que permita cubrir la demanda de transporte generando un vacío normativo que perjudica la operatividad de las cooperativas del sector”, expresó.

El proyecto plantea en adición que los estudios de necesidad relativos al transporte terrestre, cuenten con un informe hecho por el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos y del Gobierno Municipal.



Dirigentes del transporte y asambleístas.

●● GUAYAQUIL

Fenature solicita controlar Informalidad

POR LUIS RUIZ BRAVO

La postura de Shirley Rivera, presidente de Federación Nacional de Transporte Turístico del Ecuador, es firme ante la informalidad que está socavando a su gremio: exige que la ANT cumpla con la ley.

Para Rivera, el art. 77 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre es letra muerta: “Constituye una operadora de transporte terrestre, toda persona jurídica, sea cooperativa o compañía que, habiendo cumplido todos los requisitos exigidos en esta Ley, su Reglamento y demás normativa aplicable, haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquiera de sus clases y tipos”.

Pero, vemos gran informalidad en el aeropuerto de Guayaquil, donde dan servicio de turismo buses interprovinciales, furgonetas y vehículos SUV con placa blanca. Por eso perdemos espacio y dinero los formales que tenemos permisos operacionales en el turismo comercial”, enfatizó.

Una de las soluciones inmediatas que plantea es que la ATM, el Ministerio de Turismo y la Dirección Provincial de Tránsito del Guayas combatan la piratería con operativos constantes, en especial a la salida de la terminal área; y que otros órganos no competentes dejen de otorgar salvoconductos.

“Hay que frenar esta ilegalidad; ninguna modalidad debe invadir el campo de acción ajeno”, finalizó.



Reunión de los directivos de Fenature.

●● HUAQUILLAS

Negocio de llantas continúa a la baja

POR FRANCISCO CELI

La venta de llantas en la frontera sur fue un negocio muy atractivo. Locales comerciales de empresas de Guayaquil, Cuenca o Quito, desde hace una década, se instalaron en Huaquillas, abriendo a su vez, sucursales en el distrito peruano de Aguas Verdes, para aprovechar el diferencial cambiario entre el nuevo sol y el dólar.

En la actualidad, los ecuatorianos de otras ciudades o provincias que acudía con sus vehículos a cambiar sus neumáticos para no pagar importación aduanera, ya no acuden como antes, generado con ello, menos ingresos y hasta cierre de negocios.

El caso de Best-Tire, con matriz en Quito, es demos-



Negocio de las llantas está bajo.

trativo; despidió empleados y proyecta cerrar el local en los próximos meses si no mejoran sus ventas.

Adolfo Buele, el mayor comerciante de llantas de Huaquillas, se lamenta por la drástica reducción de clientes de otras ciudades que siempre acudían a su local por llantas y la ganga de la colocación gratuita en el vehículo; es pesimista por el futuro del negocio.

●● QUITO

Explicamos paso a paso cómo consultar deudas en la CTE

POR JANETH CRUZ

La CTE se encarga de regular el transporte y la seguridad en la red estatal. En caso de infringir alguna de las leyes de tránsito en carretera, la Institución puede sancionar al conductor. BUEN VIAJE le explica paso a paso cómo consultar si tiene deudas en la CTE.

1. Ingrese a través a la página: consultasecuador.com
2. Ingrese al portal de la CTE.
3. Ingrese al link consultas de multas y citaciones.
4. Clic en la barra azul para conocer el valor de la multa.
5. Luego elija escribir número de cédula, carné de refugiado, RUC, pasaporte o placa.
6. Presiones en la opción buscar "Valor".

7. El sistema le presentará los valores de multas o infracciones.

8. El reporte de la CTE contiene información sobre: multas con valores pendientes, multas pagadas, multas anuladas, multas en convenio, multas con valor o en coactiva, e impugnación.

9. En el sistema de la CTE las infracciones con más de 5 años prescriben (dejan de ser válidas), en estos casos puede solicitar la anulación de la multa.



Agentes de la CTE.

●● CASCALES

Plazo de 10 meses para construir puente sobre Río Aguarico

POR CARLOS NAVARRETE

Es lo que convinieron el prefecto de Sucumbíos, Yofre Poma; Wilson Sanmartín, alcalde de Cascales y el responsable de la obra, para la construcción de este puente de algo más de 200 metros de extensión y que va paralelo al mítico puente peatonal de "Tony el Suizo" que beneficia a comunidades del sector sur de Cascales, uno de los cantones de la provincia de Sucumbíos, donde el único medio de transporte es una gabarra, que la mayor parte del tiempo está en reparación

Este proyecto es financiado por el Gobierno Provincial de Sucumbíos, cuyo costo es de 6'200.000 dólares. El puente tendrá una vía que abarcará tres espacios de uso: para vehículos, motocicletas y peatones a los costados.

La constructora es la misma que construyó el puente sobre el río Napo, en la ciudad de El Coca, "por lo que la calidad y seguridad del puente, están aseguradas", dijo el Prefecto.



Puente Tony el Suizo.

●● SANTA ELENA

Nueva vía de primer orden en Colonche

POR LUIS RUIZ

El GAD Santa Elena incorporó una nueva vía de primer orden que enlaza a las comunidades de 12 de Octubre, San Vicente y Cerezal - Bellavista. El proyecto vial de 13.22 km. incluye el asfaltado de las vías de ingreso a los recintos Limoncito, Colonche y caseríos aledaños. Los dueños de carros que mueven frutas (melones, naranjas, sandías, limones, entre otras) celebran como gol de campeonato, ya que así sufrirán menos daños sus vehículos y por ende, la billetera.

La vía también contempla la construcción de dos puentes de 60 m. de largo sobre el río Grande, para poner fin a los aislamientos durante el invierno que por décadas maltratan esta zona.

Colonche es agropecuario e involucra a muchas comunidades que viven de la comercialización

de sus productos. "Es un sueño hecho realidad y las obras hablan por sí solas, puesto que tenemos un gran potencial productivo", manifestó Arely Catuto la presidente de la comuna Cerezal - Bellavista.

"Esta obra representa dignidad y desarrollo para nuestros hermanos comuneros", precisó el transportista Ruperto Guñay. Además, maquinaria y personal realizan, en el puente al ingreso de San Vicente, limpieza de alcantarillas y cunetas beneficiando a visitantes y comunidades santaelenenses que viven del agro, pesca y turismo.



Trabajos en vía a Colonche y Limoncito.

●● GUAYAQUIL

Sigue el “tira y jala” entre urbanos y Cabildo porteño

POR LUIS RUIZ

El tira y jala entre transportistas urbanos y el Cabildo guayaquileño por el incremento del pasaje todavía tiene tela por cortar. El desacuerdo principal apunta al sistema de recaudación que será a través de tarjeta.

Para Christian Sarmiento, presidente de Fetug, ese método cobrará 5 ctvs. por cada pasaje para manejar los recursos propios que el bus genera. “Eso es llevar a diferentes instancias el dinero del trabajo de los transportistas”.

Hasta el pasado septiembre, constantes amenazas de paralización de actividades por parte de los urbanos eran replicadas con firmeza por el edil Aquiles Álvarez, quien a través de ATM sancionó a quienes no cumplieron el servicio. Tras mesas o reuniones con acuerdos momentáneos, los buses retomaban la-

bores para tranquilidad de los millares de usuarios.

Algunas de las objeciones de Sarmiento:

- El contrato de 20 años no se ha socializado con los transportistas.
- Hay observaciones de la Contraloría del Estado.
- No permite a los transportistas poner un validador.
- La ATM recibiría más de 200 mil dólares mensuales.

Además, pregunta “¿por qué tienen que cobramos otro valor exclusivo para la ATM, cuando ya pagamos matrícula, revisión y todo lo que contempla la Ley? También absorbemos la media tarifa (pasaje preferencial) y encima debemos entregarles más dinero”, se quejó Sarmiento.

El Alcalde refutó a Sarmiento aclarando que el Consorcio no cobrará USD



Buses paralizaron labores en calles de la urbe.

0,05 por el servicio sino 0,03. También le recordó que esto fue “heredado” de la alcaldía pasada.

Otro punto de discordia es que los transportistas claman por subir la tarifa para hacer las mejoras exigidas, y el Municipio se mantiene en que no habrá tal incremento si, primero, no cumplen las adecuaciones en las miles de unidades que circulan en Guayaquil.



Fabricamos la carrocería sin chasis, reserve su cupo con una cómoda cuota. Bus Terminado en 30 días a partir de la recepción del chasis. Planes de financiamiento accesibles



IMETAM



096 340 7796

www.imetam.com.ec

Pedro Quiñonez y Río Saloya, Guamaní QUITO - PICHINCHA

●● SANTA ELENA

Electrolineras despuntan en el Litoral

POR LUIS RUIZ

La movilidad con los carros eléctricos está ingresando a Ecuador. Hasta el pasado 2023, existían 80 electrolineras en Ecuador en las ciudades principales como Quito, Cuenca, Guayaquil. Desde el pasado septiembre, General Villamil (Playas), el principal balneario de Guayas, ya cuenta con un punto para recargar a los eléctricos. Y en la entrada a Santa Elena, se construye una nueva estación de corriente para usuarios locales y turistas. En lo que va del año, ya son más de 200 estaciones disponibles en el país.

Los cortes de luz que actualmente padece el país no repercuten de mayor forma en las recargas, ya que requieren cortos lapsos de tiempo cuando retorna la energía. Con las baterías recargadas, existen prototipos con autonomía de hasta 700 kilómetros con 6 horas de corriente (puede cargarse por intervalos).

Según datos proporcionados por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador en el primer semestre del 2024 se vendieron 8700 carros híbridos y 862 eléctricos, lo cual denota un auge porcentual de más del 800% (entre ambos) en relación a las mil unidades que llegaron en 2019.



Obreros construyen estación de electrolinera.

●● HUAQUILLAS

Investigación aún sin resultados en caso San Cristóbal

POR FRANCISCO CELI

La Fiscalía Especializada en Delincuencia Organizada Transnacional e Internacional N° 1 de Huaquillas, aún no tiene resultados del caso tipificado como atentado terrorista en el que resultó incinerada la unidad 1053 de la Coop. San Cristóbal.

A mediados del pasado septiembre, las redes sociales se inundaron con imágenes del incendio, en un garaje, del bus de San Cristóbal que cubría la ruta Tulcán-Huaquillas. El flagelo dejó dos afectados: el chofer y el ayudante; posteriormente, uno falleció.

Los escombros del bus permanecerán en custodia de la Policía Judicial de Huaquillas durante la investigación. Y, sobre el origen del incendio, los propietarios de la unidad, la Fiscalía y los mismos policías que llevan el caso, prefieren no comentar; confirmando así y con preocupación lo que en la ciudad fronteriza es secreto a voces: tendría que ver con vancunas del crimen organizado.

En la terminal de la San Cristóbal de Huaquillas, conductores son renuentes a hablar y los que sí aceptan, lo hacen a condición de anonimato y señalan que el incendio fue un atentado cruel y premeditado.



El bus quemado de Coop. San Cristóbal.

●● ZAMORA

37 aniversario de Cooperativa Nambija

Cumplimos 37 años de trabajo serio, responsable y siempre con el objetivo de ofrecer el servicio de transporte que nuestros pasajeros se merecen en unidades modernas y confortables.

Nuestro éxito se debe al trabajo arduo de los socios, el equipo de conductores, el personal administrativo y con

el apoyo profesional del Directorio de nuestra Institución. Todos han contribuido con su granito de arena para brindar un servicio con eficacia, seriedad y profesionalismo.

Dr. Wilmer Obando Calderón, **Gerente**
Sr. Álvaro Vinicio Cobos, **Presidente**

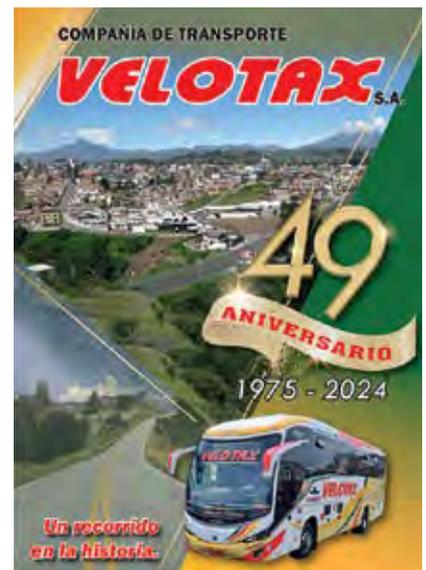


●● TULCÁN

VELOTAX S.A. cumple 49 años de existencia

Para conservar en la historia de la Institución unida a la de los conciudadanos a quienes han servido por tan largo tiempo, los directivos y socios elaboraron una revista conmemorativa como un documento histórico que será un testigo valioso para las futuras generaciones.

Velotax se fundó el 16 de noviembre de 1975 y el próximo año cumplirán 50 años.



HD36

SPORTMAN



1.75 Toneladas



MOTOR
2.497 CC



130 HP
TORQUE 255 Nm



CAJA MECÁNICA
6+1



TRANSMISIÓN
HYUNDAI



FULL

COTIZA TU HYUNDAI



098 142 5805

Cuenca: Av. Américas S/N y San Pablo de los Lagos, junto a la Gasolinera P&S, sector Quinta Chica

Guayaquil: Av. de las Américas S/N y La Salle (Junto a Gasolinera Primax)

Quito: Av. Eloy Alfaro y Alfonso Altamirano (Frente al terminal de buses Carcelén)

4 AÑOS Sin límite de kilómetros

www.hyundaicamiones.com.ec



HYUNDAI
CAMIONES & BUSES



VOLKSWAGEN CAMIONES Y BUSES REGRESA AL MERCADO ECUATORIANO DE LA MANO DE EUROMOTORS

La nueva empresa ecuatoriana Eurocorp es parte del grupo EUROMOTORS PERÚ, una empresa que está con el grupo TRATON, una transnacional que agrupa varias marcas a nivel mundial. Entre las más destacadas que maneja el grupo, sus marcas en pesados son:



Euromotors Perú se alinea a la políticas y demandas que tiene TRATON, pues lleva más de treinta años representando a sus marcas en el Perú. En el país vecino Volkswagen tiene gran presencia con sus 12 concesionarios a nivel nacional y puntos de servicio, con los cuales su cobertura llega a 16 oficinas.

El grupo Euromotors ha logrado posicionarse bien, y por esa razón VW a partir del 2023 lo eligió como su representante exclusivo mediante la empresa Eurocorp para Ecuador con la intención de consolidar y liderar la incorporación de Volkswagen en el mercado Ecuatoriano.

Presencia en Ecuador

La marca VW camiones y buses buscó un grupo empresarial fuerte que pueda ayudar a reinsertar VW y darle todo el soporte y apoyo para volver a ocupar el lugar que siempre tuvo, se merece y la distingue.

Desde diciembre de 2023 Eurocorp inició el proceso de formación de la compañía y, paralelamente, nos han transmitido la **PASIÓN POR LA MARCA** con capacitaciones en Perú y Brasil en atención al cliente, servicio técnico, repuestos, pedidos, garantías, imagen, bondades del producto, etc. Es decir, todo lo que involucra manejar una unidad de negocio con tecnología avanzada.

Motores Euro V

Los motores Euro V se introdujeron en Ecuador desde el 2019 y ya han sido probados. A pesar de las condiciones negativas como la mala calidad del diésel y falta de servicio, siguen funcionando bien en Cuenca y Guayaquil. Ese motor ha demostrado ser muy noble y ya va por más de 300 mil kilómetros. El sistema EGR que hace la recirculación de gases no ha sufrido daños y los motores no se han afectado. A la fecha está comprobado que las emisiones de opacidad están en menos del 1,5 al pasar la RTV reciente en Cuenca. En Guayaquil que es a nivel del mar, debe ser menor.

Con esa garantía, ya hemos realizado nuestros primeros pedidos de chasis VW 17 260 con motor MAN Euro 5. La expectativa es alta entre los clientes y estamos seguros que cumpliremos a cabalidad.

La gama para Ecuador es:

CHASIS PARA BUS

- VW 10 150 para bus pequeño.
- VW 17 230 para intercantonal con motor delantero.
- VW 17 260 para interprovincial o urbano con un largo máximo de 13 m. y mayor distancia entre eje para montar una carrocería más cómoda.
- VW 17 280 motor posterior de 14 metros de largo para urbano e interprovincial.

CAMIONES

- VW 9 170 de 5.8 toneladas
- VW 11 670 de 8.5 toneladas en versiones corta, larga y especial 4x4
- VW 14 190 de 10.5 toneladas
- VW 17 260 – 17 280 (6x4 y 8x4) y 31 320 (6x4 y 8x4) para pesados y extra pesados.
- * VW 31320 (6x4)

Nuestro afán es desarrollar relaciones a largo plazo con los clientes y heredarla a los descendientes.

EUROCORP es el distribuidor exclusivo de VW en Ecuador. La primera oficina con talleres y bodegas de repuestos está en Carcelén de Quito.

Invitamos a todos nuestros clientes de camiones y buses VW a que visiten nuestras redes, conozcan nuestros productos innovadores y consulten por repuestos con todo el respaldo VW.

DIRECCIÓN QUITO: Diego Vasquez de Cepeda #N76-206 a 200m del intercambiador de Carcelén.

📞 0986901211

📱 @eurocorpec

www.eurocorp.com.ec



Wolfgang Bruque, gerente general de Eurocorp.

Eurocorp

DISTRIBUIDOR OFICIAL DE
CAMIONES Y BUSES
VOLKSWAGEN EN ECUADOR

Dirección: Quito, Diego de Vásquez de Cepeda #N76-206 a
200m del intercambiador de Carcelén. **Teléfono:** 0986901211

 @eurocorpec

 @eurocorpec

 www.eurocorp.com.ec



Camiones
Buses

TRANSPORTAR PASAJEROS REQUIERE BUENAS UNIDADES

CUENCA

David Duchi Bermeo se ha dedicado casi 35 años al transporte de pasajeros. Comenzó a los 14 como controlador y, actualmente, es socio de Cooperativa Internacional Azuay.

El año 2011, tuve mi primer SCANIA K380. Llevo años comprobando que es una marca buena. Necesitamos un producto que nos respalde para continuar en el negocio.

Hoy tengo un Scania K400 año 2018, con potente motor. El consumo de combustible es menor, siempre y cuando se sepa conducir. Scania viene con tres modalidades de manejo: económico, normal y de potencia. Yo prefiero la normal.

Recorremos Costa y Sierra, desde Cuenca hacia El Oro y en frecuencias internacionales: Cuenca – Máncora - Piura y Chiclayo en Perú.

Yo conduzco de lunes a viernes y mi hijo sábado y domingo. El bus recorre

14 horas saliendo de Cuenca hacia Chiclayo. Es fácil conducir y, ante todo suave tanto para el conductor como para los pasajeros. Suavidad que depende de la suspensión neumática, y también de la forma de conducir, tema muy básico para el relajamiento del pasajero.

La atención en SCANEQ es buena. Mi experiencia al aplicar la garantía fue positiva pues sin problema reemplazaron un elemento del bus. Le comento que por el 2011 no teníamos talleres autorizados en Cuenca, yo fui uno de los clientes que solicitó a los señores Gordillo. Hoy contamos con el taller donde la atención es técnica con personal entrenado solo en Scania.

Mi bus no ha requerido repuestos especiales. Recién estoy haciéndole un ABC completo cerca del millón de kilómetros. ¡Estoy seguro que durará otro millón antes de bajar el motor!

Gracias al prestigio en Cuenca varios compañeros tienen Scania. Con esa experiencia recomiendo ampliamente esta marca.



David Duchi Bermeo.

LA EXPERIENCIA PROFESIONAL EN EL TRANSPORTE PESADO

QUITO

Rolando Caza Pillajo, con más de 22 años en el transporte, ha visto cambios significativos en su profesión. Anteriormente, recorría casi 10.000 kilómetros en 25 días, recorriendo desde Guayaquil hacia proyectos hidroeléctricos como Coca Codo Sinclair y diversas ferreterías en la Amazonía. Hoy, solo recorre 3.000 km. al mes debido a la falta de trabajo y la intensa compe-

tencia que ha dañado el mercado con precios bajos.

Señala que mucha gente ha saturado el sector al adquirir camiones de distintas marcas y dudosas calidades, lo que ha llevado a una guerra de precios perjudiciales para todos.

En su empresa, cuenta con camiones SCANIA G460 de 2013 y 2018, destacando su calidad y confiabilidad. Afirma

que son cómodos y su consumo de combustible es 70% menor en comparación con otros vehículos que ha manejado.

Una de las características más valiosas es su computadora a bordo, que proporciona información detallada sobre el kilometraje, consumo de combustible, horas trabajadas y mucho más. Así puede hacer un seguimiento preciso del rendimiento del vehículo y promover un estilo de conducción eficiente.

Destaca que los Scania son muy duraderos y requieren menos mantenimiento si se les da el servicio en los talleres de SCANEQ. En cuanto al soporte técnico, los talleres de SCANEQ los considera 100% confiables. Ofrecen garantía en repuestos, atendidos solo por profesionales con garantía y seriedad.

Don Rolando enfatiza la seguridad y afirma que es un vehículo confiable en cualquier terreno. Su experiencia lo lleva a recomendar esta marca por su economía en combustible y rendimiento excepcional.



Rolando Caza recogiendo sus camiones.

UN LIDER INDISCUTIBLE

SCANIA DOMINANDO LAS CARRETERAS



Scania no solo fabrica vehículos, construye un futuro más sostenible. Con más de un siglo de experiencia, hemos perfeccionado la ingeniería para ofrecer autobuses y ómnibus que no solo son eficientes y seguros, sino que también anticipan las necesidades de un mundo en constante evolución. Cada chasis Scania es un paso hacia un transporte más limpio, inteligente y accesible para todos.



“Únase a la revolución del transporte sostenible con Scania”

Contáctenos hoy mismo para obtener más información



Camiones y Buses del Ecuador S.A.
Av. Maldonado km. 13 y Calle S55-A.
Quito - Ecuador
www.scaneq.com.ec



SCANIA

LA REVOLUCIÓN DEL PAGO ELECTRÓNICO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO: DESMINTIENDO MITOS Y TEMORES

EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, ECUADOR HA SIDO TESTIGO DE UNA TRANSFORMACIÓN SIGNIFICATIVA EN SU SISTEMA DE TRANSPORTACIÓN PÚBLICA. LA IMPLEMENTACIÓN DE PAGOS ELECTRÓNICOS HA REVOLUCIONADO LA FORMA EN QUE LOS USUARIOS SE DESPLAZAN POR LAS CIUDADES. SIN EMBARGO, JUNTO CON LOS BENEFICIOS, HAN SURGIDO MITOS Y TEMORES QUE ES IMPORTANTE DESMENTIR.

El avance tecnológico ha traído consigo la inclusión de diferentes tecnologías aplicadas para el transporte público, entre las cuales podemos mencionar:

- sistemas cerrados o close loop,
- sistemas basados en cuentas (ABT) con tecnología contactless y códigos QR,
- sistemas abiertos u open loop que aceptan tarjetas bancarias EMV (Visa y Mastercard).

Mitos y Temores

“Es complicado utilizar”: Muchos usuarios creen que el sistema es difícil de entender y utilizar. La realidad es que es intuitivo, amigable y fácil de usar.

“No es seguro”: Algunos temen que sus datos personales financieros sean vulnerados. Pero, los sistemas de pago electrónico utilizan tecnología de cifrado avanzada para proteger la información.

“Sólo es para jóvenes”: Se piensa que el pago electrónico es solo para perso-

nas tecnológicamente avanzadas. Sin embargo, usuarios de todas las edades pueden aprovechar sus beneficios.

“Me quitan el saldo”: Muchos usuarios temen que los saldos de sus tarjetas puedan ser adulterados o vulnerados. Sin embargo, este tipo de sistemas cuentan con procesos de seguridad y auditoría de registro de todas las transacciones.

Beneficios innegables

Seguridad: Menos riesgo de pérdida o robo de dinero.

Comodidad: No necesitas llevar efectivo ni buscar cambio.

Eficiencia: Pagos rápidos y fáciles.

Pagos justos: Los usuarios realizarán el pago justo de su tarifa de acuerdo a la normativa local, ni un centavo más, ni un centavo menos.

Inclusión: Accesible para personas con discapacidad.

Medioambiente: Reducción del uso de papel y plástico.



Empecemos a beneficiarnos

La implementación de pagos electrónicos en el transporte público de Ecuador es una innovación que ha venido para quedarse. Desmintiendo mitos y temores, los beneficios son claros.

Únete a la revolución del pago electrónico y descubre una forma más eficiente, segura y cómoda de desplazarte por la ciudad.

clipp BUS
PAGOS ELECTRÓNICOS PARA EL TRANSPORTE URBANO

Tarjeta Clipp
 Código QR
 Tarjeta de crédito o débito
 Escribenos [QR] Loja - Ecuador 099-435-3163

Descubre los beneficios de la innovación que está cambiando la forma en que nos movemos.



TECNOLOGÍA PARA FLOTAS DE BUSES

SAE



SIR



SIU



Presencia a nivel internacional



Contáctanos

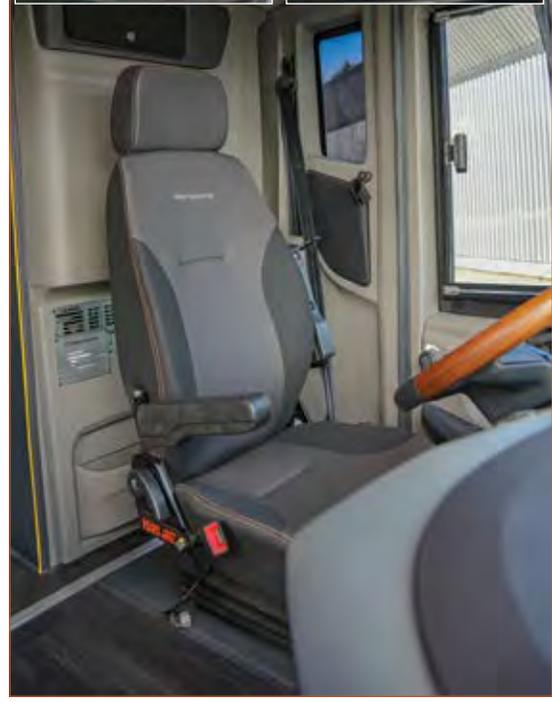
Yosselin León
+593 96 298 4322

Jeferson Camacho
+593 99 435 3163

MARCOPOLO G8: MIRE LA ELEGANCIA Y COMODIDAD QUE TRAEN LOS NUEVOS BUSES



Varias empresas de transporte de pasajeros están convirtiendo el viaje por tierra, en un placer y confort. Los largos recorridos ya no son anuncio de cansancio; al contrario, son el mejor momento que el viajero encuentra para descansar y recuperar energías para realizar las gestiones futuras en las ciudades a las que está viajando.



Asiento del conductor ergonómico.



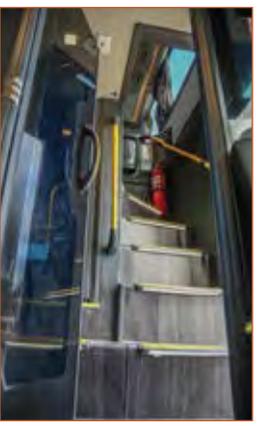
Asientos más cómodos que los de un avión.



Luces para descanso.



Baño masculino/femenino.



Escaleras iluminadas.



Cafetería/cooler.

LOS MEJORES CON LOS MEJORES



SUDACAM
f @MarcopoloSudamericana

Marcopolo 75 años
years
years

marcopolo.com.br
in marcopolo-sa



Los peajes y su **incidencia** en los costos del negocio del transporte nacional

QUITO

POR ING. RUBÉN DARÍO JIMÉNEZ ARTOS*

La entidad encargada y responsable de rehabilitar, construir y mantener las carreteras, puentes y otras infraestructuras viales en el país es el Ministerio Transporte y Obras Públicas (MTO). Sin embargo, con el fin de aliviar la carga fiscal el Estado recurre a la concesión de carreteras y de esa manera atrae inversión privada y, en teoría, puede generar una red vial más segura y eficiente. Esta concesión lleva consigo el pago de un peaje.

“El peaje es el pago que se realiza por el uso de la infraestructura vial (derechos de tránsito)”.

Una vez aclarada esta premisa, analizaremos los efectos de este pago, y si el valor del mismo se debe considerar dentro de los costos del negocio del transporte. Así también cual debería ser su verdadera aplicación para recuperar este gasto operativo.

Los costos dentro del transporte son claramente definidos:

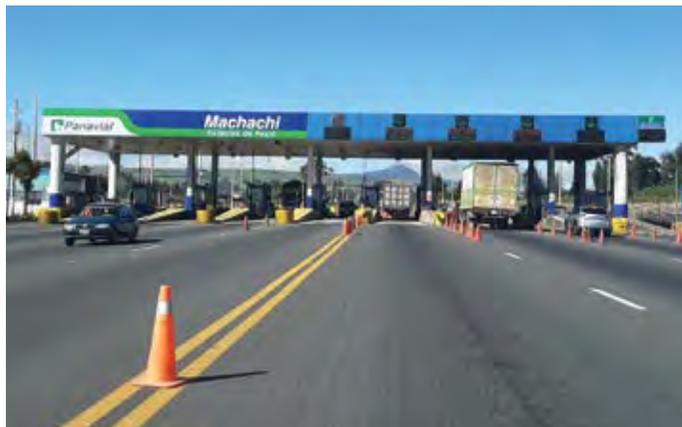
- **Costos Fijos (C.F)** cuya relación directa es el factor tiempo/dólares; es decir, se mueva o no el camión.
- **Costos Variables (C.V)** cuya relación directa es el factor kilómetros/dólares; es decir, únicamente cuando el camión se mueve.

La suma de estos dos representa el **Costo Total**: $C.T = C.F + C.V$

Nacen aquí dos interrogantes.

¿El peaje es un costo fijo o un costo variable?

El pago del peaje contablemente se clasifica como un gasto variable ya que representa directamente el pago de una tarifa



Peaje de Machachi

por uso de la infraestructura vial. En esencia, este gasto no representa ningún ingreso contable; muy al contrario, genera un egreso que sale del bolsillo del transportista, es un valor económico que debe ser restituido en su totalidad.

¿Cómo se debe considerar el pago del peaje?

Debe considerarse como un gasto de operación ajeno a los costos propios del transporte y el valor debe ser sumado al Costo Total (C.T)

La incidencia del pago del peaje tiene efecto directo y significativo en los costos del transporte a nivel nacional puesto que representa un gasto directo a la operación del mismo, por tal motivo no debe considerarse como un costo variable, ya que genera un impacto en contra de la tarifa (precio de venta) del servicio de transporte.

¿Qué hacer para poder recuperar ese valor?

Se debe establecer una estrategia que permita gestionar a favor ese desembolso por el pago de uso de la infraestructura vial.

La mejor estrategia de recuperar ese pago es sumarlo al **Costo Total** ($C.T = C.F + C.V + \text{Peajes}$), de esta manera la incidencia o impacto del pago del peaje no alterará la esencia de los costos administrativos y operativos de las empresas de transporte; muy al contrario permitirá una administración eficiente.

Queda a discreción de las compañías de transporte considerar incluir el valor del pago del peaje como costo variable, o lo suman al total de los costos. 📌

*Más información: +593 98 482 0872



Estación de Peaje de Chongón

*“Si quieres cambios distintos, deja de hacer lo mismo”
Albert Einstein*

CANTER

EL DURO 100% JAPONÉS

CANTER 611 3.4TON

Precio Normal: **\$29.990**

Precio Final:

\$26.990

CANTER 714 4.2TON

Precio Normal: **\$33.990**

Precio Final:

\$30.590



CANTER 814 5TON

Precio Normal: **\$38.990**

Precio Final:

\$34.990

FUSO
EL DURO DE ESTAS TIERRAS

Encuentranos en MOTRANSA:
Quito: Av. 10 de Agosto y Juan de Ascaray, sector de La Y. Teléfono: 02-2940800
Guayaquil: Av. Juan Tanco Marengo, km 1.5, junto a Dicentro. Teléfono: 04-3801600
Cuenca: Autopista Azoques - Cuenca y Pueblo Shuar, km 9 1/2. Challuabamba (sector Puente Sixto Durán Ballén). Teléfono: 07-4134504
Ambato: Av. Manuelita Saenz y Gómez de la Cerna (Referencia: a una cuadra del SRI). Teléfono: 03-6000307

@FusoEcuador
 www.fuso.com.ec
 @fuso_ecuador

Encuentranos en
MOTRANSA



LA CALIDAD HUMANA de los conductores se pone de manifiesto a continuación para, a partir de sus testimonios, resaltar sus esfuerzos y mejores deseos que los acompañan mientras están al volante.

Las mujeres podemos conducir camiones de transporte de carga

PALLATANGA (Chimborazo)

POR GLENDA REA

Marianela Mancero lleva 10 años conduciendo camiones. Cuenta que se dedicó a esta actividad debido a la falta de un chofer para uno de sus camiones.

Así empezó su aventura al volante con un camión Chevrolet NPR de 5 toneladas y, actualmente, conduce un Hino GD de 9 toneladas. Reside en el cantón Pallatanga de Chimborazo y desde ahí transporta productos de la zona como fréjol, tomate o mora hasta Naranjito, Milagro, Riobamba, El Triunfo, La Troncal, Huaquillas y otras ciudades.



Marianela Mancero, conductora profesional.

“Mi papá y mi esposo también son conductores y son mi motivación; toda mi familia apoya mi trabajo. Cuando viajo, a veces, me topo con ese tabú al ver a una mujer conduciendo: en la carretera algunos hombres me quedan viendo raro cuando paso cerca en mi camión. Gracias a Dios no he tenido ningún siniestro pues conduzco con precaución”, señala.

Nuestra entrevistada posee licencias C y E. Considera de vital importancia la responsabilidad a la hora de estar tras un volante pues hay que concentrarse en manejar correctamente. Le preocupa es el mal estado de las vías que considera como el peor enemigo de los conductores, ya que se maltratan los neumáticos, la transmisión, se ultrajan los camiones. Inclusive, si no se conoce la carretera puede existir accidentes y, por supuesto, también está la incertidumbre de la inseguridad que se vive a diario, el miedo a ser asaltados.

Las mujeres también podemos

Nada es difícil en la vida cuando uno se propone. Lo difícil es enfrentarse a una sociedad masculina que cree que una mujer no puede conducir un camión. ¡No hay que tener miedo! Con esta profesión he logrado apoyar económicamente en el hogar.

Lo bonito de ser conductora

En las rutas se disfruta de excelentes paisajes de Sierra y la Costa. Es bonito porque también he conocido y valorado los lugares de nuestro hermoso Ecuador.

Se debe movilizar vidas humanas con prudencia

MONTALVO

POR VÍCTOR ESPINOZA

John Cerruffo, oriundo de Los Ríos, con 56 años de edad y 38 en el volante, en la actualidad es conductor de un bus de transporte de pasajeros que cubre rutas en Costa, Sierra y el Oriente ecuatoriano.

Cerruffo, diariamente despierta a las dos o tres de la madrugada; sale de su domicilio y acude a revisar bien el sistema mecánico del bus que debe conducir para cubrir cualquiera de las rutas encomendadas para ese día que pueden ser: Babahoyo – Guayaquil o Ambato – Quito - El Coca.

Manifiesta que ningún documento le garantiza ser un buen chofer, sino el grado de responsabilidad que tenga al conducir con prudencia en las vías, porque a su criterio, trasladar a los pasajeros a sus destinos en buenas condiciones como se lo merecen, es la mejor garantía y recompensa.

Cerruffo sugiere a sus colegas no actuar de manera irresponsable al tratar de competir en velocidad en las vías con el conductor de otro bus, y ser muy prudentes a la hora de tomar un volante en sus manos para movilizar vidas humanas.



John Cerruffo .

Medio siglo con las manos en el volante

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Luis Emilio Drouet, un babahoyense de 73 años de edad con 50 años como conductor nos cuenta que gracias a Dios nunca ha te-

nido ningún tipo de accidente en las carreteras por las que ha circulado en su trayectoria como chofer de camiones y vehículos livianos.

Afirma que ha preferido ser contratado ocasional o temporalmente como conductor

de algún auto y camiones medianos, porque no le ha gustado ser dependiente de ninguna empresa, ni institución pública.

Aunque no tiene quejas de su actividad, indica que las principales molestias se las ocasionan los agentes de tránsito, mismos que por cualquier pretexto tratan de sacarle dinero.

Asegura que muchas veces, le hacen detener la marcha del vehículo para tratar extorsionarlo por cualquier detalle como el no encendido de alguna luz pequeña, pretexto de que las llantas están lisas u otra situación inventada.

Para evitarse esos problemas recomienda a sus colegas verificar bien la unidad antes de salir de viaje y luego, en caso de realizar algún reclamo justo, hacerlo con respeto ante la autoridad del tránsito competente.



Luis Drouet es un conductor independiente.

Choferes de antaño se reúnen en emotivo reencuentro

LOJA

POR ELVIS MERINO

Por iniciativa del colectivo Fuerza Solidaria que agrupa a profesionales del volante de Loja, se realizó un emotivo reencuentro de los choferes de antaño. Uno a uno de manera puntual, “pese a los años a costas”, llegaron a la cita.

Es que no era para menos. Aquellos “viejos conductores” de taxis, camiones, buses, tanqueros y tráileres, hoy ya retirados, volvieron a encontrarse luego de 30, 40, 50 y hasta 60 años. Estrechones de manos, cálidos abrazos, lágrimas y sonrisas, fueron parte del memorable momento.

Este reencuentro, que por primera vez se realizó, logró reunir a más de 400 conductores, quienes compartieron un almuerzo de confraternidad y música de su tiempo interpretada por destacados cantantes lojanos.

La evaluación general fue una grata jornada llena de alegría, recuerdos y de bromas propias del camino entre conductores.



Conductores de antaño.

“Me llena el corazón de mucha alegría y nostalgia ver aquí reunidos a mis grandes y viejos compañeros de las carreteras. Con ellos compartimos por años tantas aventuras mientras emprendíamos largos viajes a diversas partes del país”, expresó Modesto Castillo.

“Es la primera vez que participamos en un evento de esta magnitud. Hemos

vivido en las carreteras y qué bonito me resulta volver a vernos luego de tanto tiempo”, señaló Robert Cabrera.

Edgar Jaramillo, Wilman Cabrera y José Castillo también se sintieron agradecidos “porque la vida les ha permitido esta reunión entre grandes colegas del transporte a los años. Ojalá se repita, porque “ya estamos viejitos”, exclamaron. 🍷

Microsueños: Un **peligro silencioso** para conductores de buses y camiones

LA CONDUCCIÓN DE BUSES Y CAMIONES ES UNA TAREA QUE EXIGE ATENCIÓN CONSTANTE Y UN ESTADO ÓPTIMO DE ALERTA. SIN EMBARGO, MUCHOS CONDUCTORES NO SON CONSCIENTES DE UN FENÓMENO PELIGROSO CONOCIDO COMO MICROSUEÑOS EN LOS QUE EL CEREBRO SE "APAGA".

POR IA PERPLEXITY

Los microsueños son pequeños momentos de sueño que ocurren sin que la persona se dé cuenta. Pueden durar entre 2 o 30 segundos y, durante este tiempo, el conductor se duerme y pierde la atención sobre la carretera, las señales y otros vehículos. Este fenómeno es especialmente común en situaciones de monotonía, como conducir largas distancias en carreteras rectas y poco transitadas

¿Cuándo ocurren?

Los microsueños suelen aparecer cuando un conductor ha estado despierto durante largos períodos sin tomar un descanso adecuado. También son más frecuentes en momentos del día donde la somnolencia es natural, como entre las 3 y las 5 de la madrugada o después del almuerzo, entre la 1 y las 3 de la tarde

La falta de sueño acumulada, el cansancio físico y mental, así como el consumo de ciertos medicamentos o alcohol, aumentan el riesgo de sufrir microsueños.

Efectos de los microsueños

Los efectos son alarmantes. Durante un microsueño, el conductor no es capaz de reaccionar ante situaciones críticas en la carretera, lo que aumenta significativamente el riesgo de accidentes. Se estima que entre el 4% y el 30% de los accidentes automovilísticos están relacionados con la somnolencia

Además, los microsueños pueden llevar a una disminución en la capacidad visual, provocando visión borrosa y fatiga ocular.

Por ejemplo, a 120 km/hora, un microsueño de 3 segundos hará que el vehículo recorra casi **100 metros sin conductor.**

La falta de sueño puede provocar:

Reducción de la vigilancia: El sistema nervioso se relaja, lo que lleva a una disminución en la concentración.

Aumento del tiempo de reacción: La falta de descanso afecta la rapidez con que un conductor puede responder a situaciones inesperadas.

Alteraciones motoras: Los músculos pueden relajarse demasiado, provocando temblores o movimientos imprecisos.

Cambios emocionales: La falta de sueño puede causar irritabilidad y aumentar el riesgo de comportamientos arriesgados al volante



Foto tomada de la internet.

¿Por qué ocurren los microsueños?

Los microsueños suelen ser provocados por factores relacionados con la salud del conductor:

- **Privación del sueño:** No dormir bien por noche puede llevar a una acumulación peligrosa de cansancio.
- **Trastornos del sueño:** Condiciones como el insomnio o apnea del sueño pueden agravar el problema.
- **Estilo de vida poco saludable:** Dietas inadecuadas, falta de ejercicio y consumo excesivo de alcohol o medicamentos sedantes contribuyen a una mala calidad del sueño.

Cuidese y prevenga

Para evitar los microsueños, es crucial adoptar hábitos saludables:

Dormir bien: Se recomienda dormir entre 7 y 8 horas cada noche.

Descansos regulares: Hacer pausas cada dos horas durante viajes largos ayuda a mantener la alerta.

Alimentación adecuada: Evitar comidas pesadas antes de conducir puede prevenir la somnolencia.

Hidratación: Beber agua y mantener una buena ventilación en el vehículo son prácticas recomendables.

Los microsueños son un peligro real

La conciencia sobre este fenómeno y la adopción de prácticas saludables pueden marcar la diferencia entre un viaje seguro o uno trágico. Priorizar el descanso adecuado no solo protege al conductor, sino también a todos aquellos que comparten las carreteras. 🚚



SERVICIO MULTIMARCA

EN EL REINO DURALLANTA, TODAS LAS
MARCAS SON BIENVENIDAS, TOOOOODAS

QUITO. Planta: Panamericana Sur Km11. PBX:(593-2) 269-1018 PBX: (593-2) 269-1116

GUAYAQUIL Vía Daule Km 10 1/2 / PBX: (593-4) 211-3110 PBX: (593-4) 211-3986

CUENCA. Parque Industrial PBX: (593-7) 280-1022 PBX: (593-7) 286-6385

Reencauche

www.durallanta.com



El socavón sigue siendo **cuello de botella** para el tráfico

BAEZA

POR CARLOS NAVARRETE

El puente tipo Bailey de Piedra Fina, pareciera que con las justas resiste el peso del enorme vehículo que transporta su pesada carga de combustible. El conductor debe alinear con precisión su carro para ingresar al estrecho puente ubicado en ese sector afectado a causa de la erosión regresiva del río Coca, desde hace más de dos años.

Aunque de forma aparente la vía está en normales condiciones no se salva de los constantes agrietamientos del asfalto que va llevándose parte de la vía. Pese a ello, pasar por el Socavón, reduce considerablemente las horas de viaje, hasta más cinco horas de Lago Agrio a Quito o viceversa.

Entre Piedra Fina y Socavón permanece una interminable polvareda en tiempos de falta de lluvias o un fuerte lodazal en días lluviosos, lo cual para los vehículos pequeños se convierte en un problema, ya que algunos se quedan a medio camino.

Los avisos de paso restringido por el Socavón son una constante pues la vía parece distar mucho de estar en buenas condiciones a corto plazo.



El estrecho puente Bailey en Piedra fina.

Acciones y proyectos en marcha para **enfrentar** delincuencia

QUEVEDO

POR JANETH CRUZ

La seguridad es una prioridad para quienes transitan por el Anillo Vial de Quevedo. La Cámara de Transportistas (Cetrape) gestiona ante el MTOP y la CTE la colocación de contenedores en varios tramos de la vía que funcionarán como oficinas de apoyo para los conductores y que ayudan a prevenir delitos.

Esta iniciativa se está implementando en Nobol y Guayaquil, y ahora en el Anillo Vial sentido Buena Fe – El Empalme y Quevedo, que conecta con Nobol desde Babahoyo. La ruta se extiende hacia Durán, generando puntos de conexión clave.

Se quiere establecer una señalización adecuada, con dos carriles de ida y vuelta para salvaguardar la vida de los conductores y transportistas, dijo Alex Ayala, presidente de Cetrape.

La razón del proyecto de seguridad es que el punto de concentración sea lugar de encuentro para organizar convoyes y circular con protección bajo la vigilancia de la Policía. Sin embargo, existe preocupación debido a que la Policía Nacional no cuenta con suficientes elementos para acompañarlos como escoltas, ni para mantener la vigilancia constante en las casetas de información y preven-

ción; por ello también piden el apoyo al Sistema Ecu-911.

Los asaltos con homicidio de conductores y robos son indicadores preocupantes. Por ello, es fundamental implementar proyectos que garanticen su seguridad con una vigilancia continua las 24 horas del día, con operaciones planificadas y en horarios nocturnos, señala Ayala.



Operativos en el anillo vial de Quevedo

La inseguridad en Quito reduce la demanda de pasajeros

QUITO

POR JANETH CRUZ

La inseguridad en Quito empieza a pasar factura a la productividad pues los recorridos del transporte público han disminuido de manera considerable.



Controles de seguridad en el transporte

“Esta problemática se enfrenta a diario. Lastimosamente, el tentáculo de la inseguridad avanza de manera exponencial no solo contra el transporte, sino contra los comercios, peatones, vehículos, etc.”, lamentó Jorge Yáñez Venegas, presidente de la Unión de Operadoras del Transporte Urbano de Quito, quien no considera como una solución solamente contar con un botón de pánico o tener el servicio del Ecu-911.

Yáñez aseguró que la demanda de pasajeros se reduce, prácticamente, desde las 19:00 y los buses deben dejar de circular. Por la mañana los horarios de los recorridos se mantienen, pero en la tarde y casi entrada la noche, se busca la solidaridad entre compañeros; caso contrario, no existe ninguna posibilidad de que los conductores puedan defenderse de cuatro o cinco pillos que abordan las unidades para sustraer pertenencias de pasajeros y conductores.

Jorge Yáñez hace un pedido a la Policía: que se ubiquen en sitios estratégicos como en la vía Simón Bolívar con el objetivo de generar focos de seguridad que apoyen a los transportistas.

Transportistas insisten en el Sistema Integral de Recaudo

QUITO

POR JANETH CRUZ

Luego de casi dos años del inicio de gestión de Pábel Muñoz, la transportación vuelve a insistir en su pedido de que, a través de la implementación de un Sistema Integral de Recaudo, se pueda revisar la tarifa de transporte público mediante el pago por kilómetro recorrido.

Jorge Yáñez Venegas, presidente de la Unión de Operadoras del Transporte Urbano de Quito (UNITRANS-Q), señala que eso permitiría realizar una reingeniería de rutas para dar atención a sectores marginales que no cuentan con servicio público y a donde no pueden ingresar buses de hasta 12m.

Señaló que, entre las autoridades municipales, hay consciencia que el valor de la tarifa debe ser revisada, pero -a su criterio- no hay la decisión política de afrontarlo. “Cualquier gobierno, sea central o municipal nunca va a querer abordar el alza de tarifas

porque pierde popularidad. Es un tema muy delicado en este momento político”, expresó.

Yáñez indicó que, con el inicio (en diciembre de 2023) de la operación del Metro, el Municipio debe aportar sobre los USD 80 millones y con el Trolebús el aporte es de unos 60 millones, sin posibilidad de recuperar esa inversión.

El debate de la revisión de la tarifa en Quito volvió a la mesa de discusión después de que, en agosto, la Federación de Transporte Urbano de Guayas reclamó el aumento a 40 centavos y rechazó el uso de la tarjeta única para el cobro de pasajes que el Municipio debió implementar desde el 2023. La Federación denunció que el sistema busca cobrar cinco centavos de los 0,15 que se plantea subir a buses urbanos y Metrovía. 📌



Controles de seguridad en el transporte



34

Paullette Serrano

Tiene 20 años y nació en Quito. Estudia en quinto semestre del Instituto de Diseño La Metro para ser diseñadora multimedia que abarca producción audiovisual, sonido, redes sociales, trabajos en 3D y más.

“Elegí esta carrera porque tiene mucha creatividad y a mí me gusta el arte. Desde niña disfrutaba pintado, dibujando, haciendo música con mis amigos y también escribo poesía. La creatividad ha sido parte de mi vida y esta carrera me permite transmitirla.

“Mi plan a futuro cercano es tener mi propia agencia multimedia para ofrecer a las marcas importantes cosas innovadoras en 3D con juegos y demás presentaciones que salgan de lo común.

“Para lograrlo es también importante la tecnología actualizada con el fin de que las marcas vayan renovándose y mostrándose con contenidos más llamativos.

“Una persona que quiera hacer cambios notorios debe ser muy creativa, tener muchas ideas, hacer de todo porque en este trabajo uno está frente o detrás de cámaras, hace



sonido, animación, etc. Es decir, hay que ser multidisciplinarios. Obviamente, hay que especializarse en algo, pero ya teniendo un conocimiento general”.

Paullette es tranquila, empática. Prefiere espacios que le permitan desarrollarse y por eso busca trabajos relacionados con el arte y que le conduzcan hacia el éxito de su futura empresa.

LA CHICA DE LA PORTADA
es un auspicio de:



QUITO (593-2) 269 1018 / GUAYAQUIL (593-4) 211 3110 / CUENCA (593-7) 280 1022



QUE TUS LLANTAS AÚN NO VAYAN AL CIELO



www.durallanta.com

Tecnología de “Platooning” (Pelotón) para optimizar convoyes de seguridad

EL PELOTÓN (PLATOONING) DE CAMIONES ES LA UNIÓN DE DOS O MÁS CAMIONES EN CONVOY UTILIZANDO TECNOLOGÍA DE CONECTIVIDAD Y SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE CONDUCCIÓN. CONECTADOS EN LA VÍA LOS VEHÍCULOS MANTIENEN AUTOMÁTICAMENTE UNA DISTANCIA FIJA ENTRE SÍ. EL CAMIÓN QUE ENCABEZA EL PELOTÓN ACTÚA COMO LÍDER QUE DECIDE LA VELOCIDAD Y EL RESTO DEBE ADAPTARSE A LOS CAMBIOS QUE REQUIEREN POCO O NINGUNA ACCIÓN POR PARTE DE LOS CONDUCTORES.

POR MARISTHER GUEVARA

Últimamente, debido a preocupaciones de seguridad, los transportistas han optado por viajar en convoy. Lo curioso es que esta medida desesperada tiene otros beneficios como la reducción de consumo de combustible, eficiencia en carretera y mejora del flujo del tránsito si se usa el pelotón.

El PELOTÓN de camiones permite que los vehículos viajen en línea y de manera cercana para reducir la resistencia al aire y mejorar la eficiencia del combustible. Esto se logra gracias al sistema de Control de Crucero Adaptativo Cooperativo (CACC en inglés). El sistema intercambia información constantemente entre los camiones y, automáticamente, ajusta el motor y los frenos en tiempo real a medida que varían las condiciones.

El CACC, incorpora sensores a bordo del vehículo, incluidos radares, GPS y cámaras de video. Opera dentro de un sistema especial de comunicación de corto alcance. Al intercambiar información operativa entre los camiones a 10 Hz, puede ajustar automáticamente el motor y los frenos para mantener el control longitudinal (velocidad y separación). Es decir, el sistema coordina el viaje entre varios camiones.

Un camión líder define la velocidad, el resto sigue al líder.

Pese a que esta tecnología es altamente automatizada, aún depende de la presencia del conductor responsable de mover el volante y cambiar la dirección y reaccionar en caso de emergencia.

Muchos camiones pesados de nuevas generaciones ya vienen equipados con el control de crucero adaptativo, el cual



Foto tomada de internet.

permite al conductor elegir la velocidad de viaje y ajustarla dependiendo del tráfico y otros factores.

Beneficios del Pelotón:

- Ahorro de 5 a 20% de consumo de combustible.
- Rendimiento, movilidad y eficiencia vial. Cuando los vehículos están conectados se mueven más fluidamente.
- Seguridad en las vías. El frenado es automático e inmediato.
- Los camiones que siguen al líder sólo necesitan una quinta parte del tiempo que un humano requiere para reaccionar.

En proceso de pruebas y modificaciones.

Los estudios de factibilidad comenzaron en 2018 en Estados Unidos y Europa para implementar por fases:

1. pelotón de vehículos de la misma marca
2. pelotón de vehículos de diferentes marcas.
3. reducción de la dependencia del chofer.
4. camiones 100% autónomos.

Durante la investigación, algunos problemas surgieron. Por ejemplo, el impacto termal puede ser un problema para los motores. Los camiones utilizan el viento para enfriar el motor; al viajar en pelotón el flujo de aire se reduce

y la temperatura de los camiones que están en el centro del pelotón incrementa. Otro reto es que esta tecnología no funciona en todas las carreteras. Para que un pelotón viaje sin problemas se necesitan condiciones como menos curvas, al menos dos carriles y suficiente superficie para frenar.

Se esperaba que para el 2023 esta tecnología se implemente en Europa, pero aún sigue en investigación. En Estados Unidos, Kratos, una empresa de tecnología en los mercados de defensa, seguridad nacional y comercial, anunció que en 2024 implementará el pelotón de camiones para llevar su mercadería entre los estados de Indiana y Ohio.

El potencial es grande, lo que queda ahora es continuar con la investigación para optimizar el funcionamiento de este sistema de la mejor manera.

Fuentes:

- <https://highways.dot.gov/research/laboratories/saxton-transportation-operations-laboratory/Truck-Platooning#:~:text=A>
- https://www.acea.auto/files/Platooning_roadmap.pdf
- <https://www.nrel.gov/transportation/fleettest-platooning.html>
- <https://landline.media/truck-platooning-operation-coming-to-ohio-and-indiana/>

LAGO AGRIO

TERMINAL TERRESTRE, ESTRATÉGICO LUGAR PARA EVENTOS

POR CARLOS NAVARRETE

En la Terminal Terrestre, inclusive la misma Municipalidad de Lago Agrio, realizó una reunión con organizaciones de turismo, transporte y fuerzas del orden, para el lanzamiento de algunos actos por motivo de la semana del Turismo, que busca mostrar las bondades y referentes turísticos que tienen Lago Agrio y toda la provincia de Sucumbios.

Recientemente, organizaciones de mujeres de Sucumbios,

realizaron la colocación del "banco rojo": una banca roja que representa solidaridad y apoyo al trabajo en conjunto de las organizaciones para la erradicación de la violencia contra la mujer.

Las instalaciones de la Terminal Terrestre, ubicadas en una zona estratégica de Nueva Loja, se han convertido en un referente para reuniones y encuentros de organizaciones y autoridades de Lago Agrio y la provincia de Sucumbios, sus puertas están abiertas para todos.



BABAHOYO

IESS INVITA A CONDUCTORES A AFILIARSE

POR VÍCTOR ESPINOZA

Representantes de las cooperativas de transporte urbano de Babahoyo recibieron asesoría sobre los beneficios que ofrece el IESS a los choferes de buses urbanos y a los taxistas.

Juan Ramón Terán, el director del IESS Ríos dio a conocer que en caso de accidente de tránsito y descanso médico, la entidad cubrirá a los choferes un porcentaje del sueldo.

En caso de operaciones de córneas o trasplantes de riñones e hígado, se realizan intervenciones quirúrgicas semanales. Terán invitó a los



Transportistas en reunión del IESS.

participantes a ser parte de los afiliados.

Eduardo Romero, un transportista babahoyense manifestó que de manera general conocía los servicios y beneficios del IESS; pero que la charla recibida le permitió aclarar otros detalles como la edad y los requisitos para jubilarse.

MACHALA

EMPRESAS DE TRANSPORTE TURÍSTICO CON DUTP A PERÚ

POR FRANCISCO CELI

El Documento Único de Transporte a Perú (DUPT) está vigente otra vez para empresas que ofrecen paquetes turísticos a pasajeros desde Guayaquil, Cuenca, Machala y el aeropuerto de Santa Rosa, hacia destinos como Tumbes y Piura.

La pandemia suspendió este servicio binacional y reactivarlo no ha sido fácil, comenta Homero Castro de la empresa turística AKITRANS-PORT con sede en Machala, siendo hasta ahora la única con autorización de la SUNAT y el Ministerio de Transporte de Perú para operar por el eje vial N° 1 Guayaquil-Piura.

A raíz de los Acuerdos de Paz de 1998, la Cooperativa Loja fue la primera en operar la ruta Loja-Macará-Sullana-Piura; y, Cooperativa CIFA desde hace 15 años opera la ruta Guayaquil-Huaquillas-



Furgoneta de turismo hacia Perú.

Tumbes-Piura. Sus permisos no son exclusivamente turísticos, sino de transporte común de pasajeros, explica Castro.

Para el empresario orense tener los permisos en el Perú es un gran logro para el sur de Ecuador, puesto que la apertura de la ruta significa dar garantía de un servicio clase A para turistas exigentes que requieren viajar seguros y con rapidez.

TULCÁN

30 AÑOS DE OFRECER EL MEJOR SERVICIO A LA COMUNIDAD

Compañía de Transporte de Pasajeros Stebart afirma que sólo la suma de esfuerzos es capaz de llevar a una empresa lejos. Por eso, todos los que conformamos la Cía. Stebart nos llenamos de júbilo al cumplir 30 años de trabajo duro, junto a la ciudadanía tulancaña para quien continuamos brindando un mejor servicio. Cumplimos con seriedad y profesionalismo el horario establecido para cada ruta.

Felicidades y éxitos en un año más de vida institucional, "Cía Stebart", la mejor operadora de transporte urbano del norte del país.

Abg. Emiro Herrera, Presidente
Patricio Ortiz, Gerente



SUMPA (SANTA ELENA) ◆◆
28 AÑOS DE SER TODO UN “MANANTIAL” DE CALIDAD
POR LUIS RUIZ

La cooperativa Manantial de Guangala se reinventa a diario. Su calidad de servicio la sitúa entre las preferidas de los santaelenenses para transportarse entre las diferentes parroquias y comunas que conforman el litoral provincial. Su presiden-

te es Aníbal Pérez y Galo Gallón es gerente general.

En este 2024 cumplieron 28 años de transportar con eficiencia y seguridad a sus usuarios. El taquillero David Malavé informa que, por costo y eficiencia, la flota se sitúa entre las primeras operadoras. “Son 22 buses de la cooperativa. A diario cada unidad hace varias vueltas con un promedio de 30 pasajeros, en especial de lunes a viernes”, comenta.

Manantial de Guangala es un sector agrícola lo que le convierte en fuente de empleo para centenares de personas. El pasaje del trayecto es de USD 0,90 desde la Terminal de Sumpa y atraviesa Monteverde, Cruce de Palmar, Clementina, Barbasal, San Marcos, entre otros poblados, hasta su destino final.



Ángel Malavé trabaja 5 años en la Cooperativa.

PALLATANGA ◆◆
CONFIANZA Y FIDELIDAD OFRECEN A SUS USUARIOS


Leycer Granizo, socio de Coop. Pallatanga.

POR GLENDA REA

La Cooperativa de Transporte Pallatanga de carga liviana es pionera en el cantón Pallatanga-Chimborazo y lleva 33 años prestando sus servicios a 64 comunidades rurales. Sus usuarios confían en los conductores para que trasladen sus productos y ganado a las ferias.

El socio Leycer Granizo señala: “Las personas nos tienen confianza, somos serios y brindamos el mejor servicio; nos llaman por teléfono y nosotros acudimos al lugar. Yo cargo ganado, sacos de frejol y materiales pétreos al igual

que mis compañeros, nadie es más que nadie. La Cooperativa es muy importante en nuestro cantón porque apoyamos, especialmente, al agricultor y ganadero transportándole hacia su destino. Por eso enfatiza que el transporte de carga liviana es parte de una movilidad segura, confiable y hasta familiar.

Alrededor de 23 socios recorren por las comunidades de Las Rosas, Los Santiagos, Trigoloma, Pangor, Balazul, entre otras. La comerciante Ligia Hurtado, utiliza este medio de transporte para sacar a la venta sus productos, lo viene haciendo por 10 años.

AMBATO ◆◆
55 AÑOS CELEBRA COOPERATIVA INTERNACIONAL CITA EXPRESS

Es un honor compartir gratos momentos con cada una de las personas que han hecho posible que Cita Express sea una de las mejores empresas de transporte de pasajeros y encomiendas del país.

Cooperativa de Transportes Cita Express es sinónimo de eficiencia, seguridad y comodidad.

La profesionalidad y amabilidad de su personal es excepcional. Un servicio de transporte de primera clase.

Nos encontramos en constante renovación de nuestra Flota Vehicular para garantizar un viaje cómodo y seguro.

Su compromiso con la seguridad y el servicio al cliente es admirable. ¡Una empresa de transporte Líder en el Mercado nacional!

Nuestra página web: www.transportescita.com



Izq. Iván Herrera, Presidente Unión de Cooperativas Cotopaxi; Ing. Juan Tenorio, Jefe Operativo Unidad de Terminales Terrestres Ambato; Eco. Miguel Freire, Administrador Terminales Terrestres Ambato; Ing. Santiago Narváez, Gerente e Ing. Dennis López, Presidente de Cita Express.

CITA EXPRESS INTERNACIONAL “EL PLACER DE VIAJAR SEGURO”

Ing. Santiago Narváez,
Gerente
Ing. Dennis López,
Presidente

QUININDÉ ◆◆

26 AÑOS BRINDADO SEGURIDAD, EXCELENCIA Y CALIDAD

Fundada el 28 de octubre de 1998, la Compañía de Transporte Intercantonal (Intracantonal) Cautrat S.A. cumple 26 años de dar servicio de transporte de pasajeros en diferentes rutas, a la comunidad de Quindé (Esmeraldas).

La operadora Cautrat S.A. se distingue por servir en unidades renovadas, seguras y confortables con atención eficiente, cumpliendo todas las disposiciones emanadas

de la autoridad competente del transporte público.

Con esta oportunidad, deseamos agradecer a los directores, conductores y ayudantes por el apoyo que siempre han brindado en el desarrollo de nuestras responsabilidades en cuanto al servicio de transporte se refiere.

Sr. Pablo Limones, **Gerente**
Doña Maritza Cedeño, **Presidenta**



MACAS ◆◆

COMPAÑÍA TRUJAMA S.A. FESTEJA 22 AÑOS DE SERVICIO

Al cumplir un año más de creación y la celebración de sus 22 años del excelente servicio que brindan en el transporte de pasajeros de la "Esmeralda del Oriente – Ciudad Jardín" como se la conoce a nuestra ciudad, los representantes de la Compañía Trujama S.A. señores Jhon Farez y Raúl Velásquez, junto a los accionistas, se encuentran trabajando arduamente para que continúe el progreso y desarrollo de la empresa.

Entre sus proyectos está el incremento de las frecuencias tanto intracantoniales como urbanas.

Además, por iniciativa de los socios, están trabajando para modernizar su parque

automotor con el cambio a unidades modernas y seguras con el fin de dar un servicio eficiente y de calidad a todos sus pasajeros.



Bus de Cía. Urbana Trujama de Macas.

SANTA ELENA ◆◆

SANTA RITA DEL PALMAR PASA POR LAS MEJORES PLAYAS

POR LUIS RUIZ

Hace 32 años se fundó la Cooperativa Santa Rita de Palmar, cuyo lema "Unión, Trabajo y Progreso" representa el pundonor de quienes materializaron esta idea y la convirtieron en una de las flotas más importantes y turísticas de Santa Elena.

En este tiempo han marcado muchas satisfacciones. También atravesaron momentos críticos como la crisis económica de finales del siglo 20 y la pandemia del Covid. Pero, la pujanza de sus socios les mantiene entre las mejores en su modalidad.

El presidente es Ernesto López y César Torres, Gerente. Posee 20 modernos buses, que salen cada 15 minutos a las mejores playas de la provincia como: Capaes, Pun-

ta Blanca, San Pablo, entre otras, hasta llegar a su base en Palmar, en un trayecto de 50 minutos.

"Lo que más gusta a los turistas es que pasa por los destinos más bonitos de la Ruta del Sol", manifestó Maryouri Pérez, una venezolana que tiene 5 años viviendo y trabajando en Santa Elena y es usuaria frecuente. El costo del pasaje es de USD 1,40.



Azafata de la Cooperativa.

MANTA ◆◆

ANIVERSARIO NO. 57 DE COOPERATIVA DE TRANS. URBANOS 24 DE OCTUBRE

Sirviendo a la ciudadanía desde el año 1967, ofreciendo un servicio de calidad y calidez con responsabilidad constante y aportando significativamente en el desarrollo de ciudad de Manta

Nuestro propósito es continuar generando una movilidad urbana responsable conjuntamente con los compañeros socios, socias y colaboradores comprometidos en la transportación urbana, mejorando el parque automotor con unidades climatizadas al servicio de la colectividad mantense.

Nuestras felicitaciones a los directivos, socios, socias, personal administrativo y operativo, ya que con esfuerzo y dedicación cumplen con la



misión institucional. Les deseamos éxitos y prosperidad en sus labores cotidianas.

Ing. Roque Moreira V. **Presidente**
Sr. Guido Castro V. **Gerente**

CALUMA
54 AÑOS CUMPLE COOPERATIVA INTERPROVINCIAL CALUMA

Celebramos con alegría y orgullo el 54 aniversario de nuestra Cooperativa con el compromiso inquebrantable de socios y colaboradores.

Desde nuestro inicio, hemos trabajado con dedicación para ofrecer un transporte seguro, eficiente y accesible a la comunidad. A lo largo de estos años, hemos superado desafíos y abrazado oportunidades para satisfacción de nuestros pasajeros.

Agradecemos a cada uno de ustedes: socios, empleados y usuarios por ser parte

de esta historia. Juntos hemos construido un legado que perdurará en el tiempo y que nos inspira a seguir avanzando con la misma pasión y vocación de servicio.

Sigamos unidos hacia un futuro brillante, donde el esfuerzo conjunto continúe siendo la base de nuestro éxito.

¡Feliz aniversario y que vengan más años de logros compartidos!

Lic. Jhony Jiménez García,
Presidente
Sr. Jhofre Narváez Moya,
Gerente


CUMANDÁ (CHIMBORAZO)
ANIVERSARIO DE CÍA. CUMACHITA S.A.

POR GLENDA REA

En el año 2005 un grupo de conductores de manera empírica crearon una asociación con el objetivo de prestar servicio con sus camiones de carga liviana a los habitantes de diferentes recintos del cantón Cumandá y sus alrededores.

Por varios años continuaron brindando sus servicios de manera informal, pero en el 2017 constituyeron la compañía que desde 2018 es jurídica y tiene permiso de operación. Con 13 socios la compañía de sociedad anónima continuó creciendo. Hoy, cuenta con 25 accionistas y está aprobada en la Superintendencia de Compañías.

Oswaldo Quezada fue uno de los fundadores y gerente por 12 años de Cumachita. Se siente orgulloso del crecimiento que han tenido y señala: "hemos luchado para sacar esta compañía; el mensaje a mis compañeros es que servir a la comunidad es lo más bonito del trabajo y si atendemos con estilo nos volvemos diferentes".

La Compañía cada 5 años tienen la oportunidad de incrementar socios de acuerdo a un estudio de mercado.



Camión de Cía. Cumachita de Chimborazo.

BAÑOS
68 AÑOS DE COOPERATIVA DE TRANSPORTE Y TURISMO BAÑOS

Hoy celebramos con orgullo los 68 años de la Cooperativa de Transportes y Turismo Baños. Este es un viaje en el tiempo que ha sido posible gracias a la confianza y apoyo de nuestra comunidad.

Durante más de seis décadas hemos sido parte y testigos de innumerables historias, conectando personas y sueños y contribuyendo al desarrollo de nuestro país el cantón turístico por excelencia: Baños de Agua Santa.

Gracias por ser parte de esta travesía que nos impulsa a seguir adelante con la misma pasión y compromiso. ¡Juntos, seguimos construyendo un futuro de progreso y bienestar para todos!

Jhon Campaña,
Presidente
Ángel López, **Gerente**


GUAYAQUIL
56 AÑOS CELEBRA COOPERATIVA DE TRANSPORTE PUERTO MARÍTIMO

En este nuevo aniversario, queremos agradecer a nuestros clientes, socios, empleados, conductores y colaboradores. Cada uno ha contribuido al crecimiento de nuestra flamante Cooperativa.

El 07 de octubre de 1968 inició nuestra trayectoria que ha seguido constante pese a los tropiezos del camino.

Hoy, cumplimos un año más de vida institucional sirviendo a nuestra distinguida clientela con unidades cómodas y modernas que son constantemente renovadas como parte del plan de modernización de nuestro parque automotor.

Pepe Arias Villalba,
Presidente
Jorge Choez Cevallos,
Gerente



ESMERALDAS

POR RICARDO CORNEJO

COOPERATIVA COSTEÑITA ELIGIÓ DIRECTIVA 2024-2026


Carlos Bonilla, presidente.



Diego Galarza, gerente.

En asamblea general de socios fueron electos, como presidente Carlos Bonilla con su consejo de administración y de vigilancia. En consenso designaron para la gerencia a Diego Galarza. Los dos guiarán los destinos de la empresa que recorre la provincia de Esmeraldas de Norte a Sur en transporte intraprovincial.

Los directivos gozan de la confianza de los socios y ya trabajan desde agosto para generar mejores oportunidades e ingresos a sus compañeros. En lo administrativo los cuadros de trabajo se vienen manejando con equidad y transparencia. También, se han creado negocios afines para mejorar los costos de operatividad de las unidades. Han renovado varios buses lo cual muestra que la autoestima de los socios va mejorando a pesar de los duros momentos vividos en esta provincia tan golpeada por varios factores.

MULTIESMERALDAS CON DOS FLAMANTES UNIDADES

Una de las compañías que, sin lugar a dudas, es pionera en la provincia verde en cuanto a innovación, calidad en el servicio y renovación constante de sus unidades, es MultiEsmeraldas.

Con alrededor de 40 unidades entre buses y furgonetas presta servicio, principalmente, a instituciones públicas, pero también realiza transporte escolar mediante contratos con el Ministerio de Educación. La Compañía se mantiene en el tiempo y proyecta una visión en el servicio de calidad con estándares muy altos para obtener la confianza de sus clientes.

Debido a la demanda y constante renovación, han adquirido dos nuevas unidades con Carrocerías Moncayo 2024 en chasis Hino AK. Cuentan con las comodidades que en la actualidad exige la clientela.

Disco 09 y 18 son las flamantes unidades que ya están dando servicio a los esmeraldeños, así lo dio a conocer su presidente, Ángel Freire Bayas.



Ángel Freire junto a las dos unidades.

ESMERALDAS
LITIGIO EN UNIÓN DE COOPERATIVAS DE ESMERALDAS

POR RICARDO CORNEJO

Hasta el cierre de esta edición no hemos podido recabar información completa de la situación actual en la Unión de Cooperativas de Esmeraldas. Se ha contactado con los personajes que la representaban y con los actuales que están a cargo, pero ninguno ha querido dar una versión oficial.

Las elecciones se dieron hace un par de meses; sin embargo, un grupo aduce que no se realizaron en marco de legalidad, y el otro afirma que son los ganadores.

Las cooperativas filiales también se encuentran en la duda de quienes son los dirigentes y nuestra fuente anónima nos reveló que no se puede dar la posesión de la directiva porque se encuentran en litigios e impugnaciones.

Se conoce que el presidente actuante es Rubén de la Cruz, gerente de Cooperativa del Pacífico quien habría sido electo; pero, esta dignidad se encuentra en discordia por parte de otro grupo de socios quienes apoyan a Javier Pinto.

PORTOVIEJO
30 ANIVERSARIO DE COOPERATIVA RUTAS PORTOVEJENSES

Fundada el 19 de octubre de 1994, hoy celebramos 30 años de servicio a la comunidad con compromiso, esfuerzo, dedicación y crecimiento continuo. A lo largo de este camino, hemos sido testigos de cómo la confianza de nuestros usuarios, ha sido el motor que nos impulsa a seguir adelante con firmeza.

Cada kilómetro recorrido representa, no sólo el transporte



Modernas unidades.

de personas, sino también de sueños, esperanzas y la promesa de un mejor mañana.

¡Gracias por ser parte de nuestra historia!

Francisco Arsenio Sabando Centeno, **Presidente**.
Javier Enrique Alcívar Lozano, **Gerente**

Contáctenos a:

- gerencia@rutasportovejenses.com
- serviciosrutasportovejenses@gmail.com

Facebook: Cooperativa de Transportes Rutas Portovejenses
Instagram: @rutasportovejenses
Tiktok: @rutasportovejenses
Teléfonos Portoviejo: 052930086 -052932250
Servicios: 0985651761

¿Se te rompió el parabrisas?

Cámbialo por un **RILAMYT**[®]

Transparencia que protege



PARABRISAS

Protección certificada

Garantía extendida

*Por defectos de fabricación





Importancia de la seguridad eléctrica en la fabricación de carrocerías

EN ECUADOR, LA FABRICACIÓN DE CARROCERÍAS HA AVANZADO EN VARIOS ASPECTOS; SIN EMBARGO, EL SISTEMA ELÉCTRICO SIGUE SIENDO UN ÁREA REZAGADA PESE A LA GRAN IMPORTANCIA QUE TIENE EN LA SEGURIDAD Y BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS BUSES.

LATACUNGA

POR ING. SANTIAGO CORRALES

La falta de atención técnica adecuada en la preparación de los arneses eléctricos, ha llevado a incidentes serios, como cortocircuitos que han terminado en incendios de buses, poniendo en riesgo tanto a pasajeros, conductores y acabando con la economía del propietario de la unidad.

Mala elección de los cables

Con un concepto equivocado de buscar economía, uno de los errores más comunes en la fabricación de carrocerías, es el uso de cables para viviendas en lugar de cables automotrices. Los cables de viviendas tienen un recubrimiento plástico grueso que aumenta el peso del arnés y reduce su flexibilidad, por esa razón se vuelven inapropiados para resistir las vibraciones y movimientos constantes de los buses.

En cambio, el cable automotriz, con un revestimiento más delgado, reduce el peso total del arnés, lo que facilita su instalación y mejora su durabilidad en condiciones de constante movimiento.

En Ecuador no hay empresas que fabriquen cable automotriz, este debe ser importado.

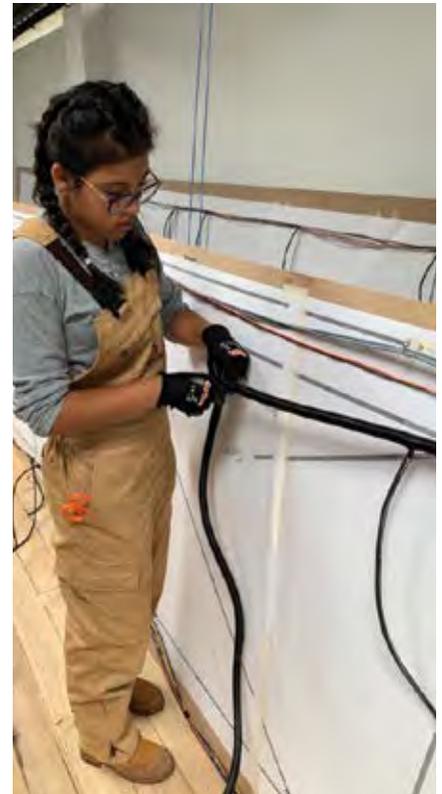
Obligado el uso del tubo corrugado

Además, es fundamental que, para la instalación de los arneses, se cuente con una adecuada protección mediante el uso de tubos corrugados. Estos no solo protegen los cables de aplastamientos durante los viajes, sino que también previenen cortocircuitos que pueden generar incendios si el sistema no está bien resguardado.

La importancia del material de calidad

Para garantizar la seguridad de los vehículos y evitar posibles pérdidas humanas y materiales, es necesario que los fabricantes de carrocerías tomen conciencia de la importancia de utilizar materiales de calidad y protecciones adecuadas.

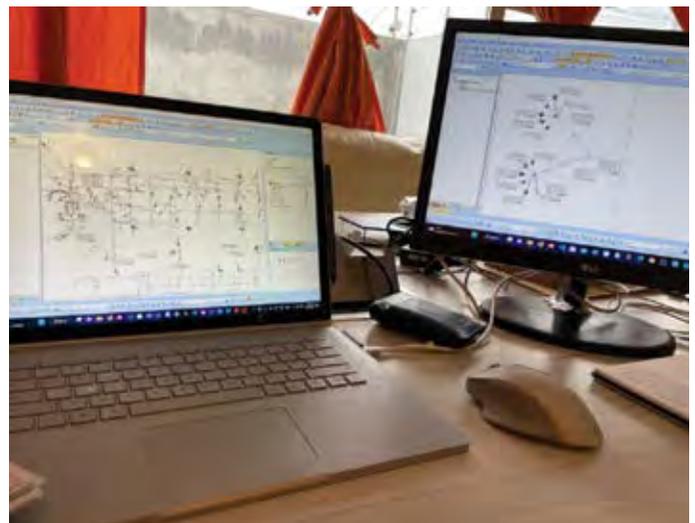
Modernizar el cableado y los procesos de fabricación técnicos no solo previenen accidentes, sino que también coloca vehículos más seguros y confiables en las carreteras del país.



Instalación de cableado eléctrico.



Planos para instalar el cableado eléctrico.



La tecnología es indispensable.

ECUADOR ES TERRITORIO MAN.



Nuevo TGS 33.480 6X4

- 48 TONELADAS DE ARRASTRE (Mtop)
- CAJA MANUAL ZF + INTARDER (6 TIEMPOS)
- CUBOS REDUCTORES



Nuevo TGS 33.440 6X4

- 12 - 14 METROS CÚBICOS
- CAJA MANUAL ZF + INTARDER (6 TIEMPOS)
- CUBOS REDUCTORES

¡ENTREGA INMEDIATA!

COTIZA TU CAMIÓN



Excelencia **sin** igual.

MAN Truck & Bus EC
Av. de las Américas y San Pablo de los Lagos (junto a gasolinera P&S, Quinta Chica)
Cuenca - Ecuador



www.mancamiones.com.ec

098 828 2600

Vehicentro

SINOTRUK



13 TON - 330

ÚNICO CON RETARDADOR

DESDE

\$69.890



**RETARDADOR
DE 6 TIEMPOS**



**BARRAS
ESTABILIZADORAS**



**SUSPENSIÓN
POSTERIOR
REFORZADA**



**CAPACIDAD
290
QUINTALES**

AMBATO • QUITO • SANGOLQUÍ • IBARRA • CUENCA • RIOBAMBA • GUAYAQUIL • SAMBORONDÓN • MANTA • MACHALA • LOJA • YANTZAZA



032 994 740

www.vehicentro.com