

# Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL



**VISITA A LA PLANTA JEONJU  
DE HYUNDAI EN SEÚL  
COREA DEL SUR**

**OPINAN LOS EJECUTIVOS SOBRE  
EL AÑO 2025**

**¿MODERNIZACIÓN O  
MUNICIPALIZACIÓN DEL RECAUDO?**

**32  
años**



Teojama Comercial

Desde 1963

SOMOS  
**LA MARCA #1**  
**MÁS VENDIDA**  
- EN EL PAÍS -



**AHORRO**  
DE COMBUSTIBLE

**GARANTIA**  
EXTENDIDA

**SOPORTE**  
TOTAL

TECNOLOGÍA Y MARCA  
**100% JAPONESA** 



PORQUE  
**SI TIENES UN  
HINO**  
**LO TIENES TODO**



AGENDA UNA  
CITA AQUI



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

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

# CONTENIDO



**5 EDITORIAL**

**6 ARTÍCULO CENTRAL**  
Fábrica de Hyundai en Jeonju, Corea del Sur

**10 PERSONAJES**  
Lo que dicen los gerentes en 2025

**18 NOTICIAS NACIONALES**

**24 ZONA DE DERRUMBE**  
El transporte es un servicio o actividad comercial.

**26 CIRCULACIÓN OBLIGATORIA**  
Llantas chinas invaden el mercado ecuatoriano

**28 PUENTE ANGOSTO**

**30 CONDUCTORES**

**32 SEGUIMIENTOS**  
Fisuras en las rieles del Metro de Quito

**36 SOBRE LA MARCHA**

**40 CARROCEROS**  
Tipos de furgones

**42 LA CHICA DE LA PORTADA**



## Navegando la incertidumbre y encontrando valentía para sacar el país adelante

**E**n tiempos de incertidumbre, cuando el rumbo del país parece pender de un hilo y el miedo se instala en cada conversación, es fácil caer en la desesperanza. La industria del transporte lo sabe bien: cada día enfrenta retos enormes, desde la inseguridad en las carreteras hasta la volatilidad económica. Hoy, con unas elecciones presidenciales que mantienen en vigilia a la nación, la sensación de que nada está en nuestras manos se ha vuelto una sombra constante.

**Pero aquí está la verdad: la resignación nunca ha movido al mundo.**

Si algo distingue a quienes forman parte del transporte es su capacidad de resistir, de ser creativos encontrando soluciones y de avanzar a pesar de las tormentas. Somos quienes llevan el país en movimiento, quienes garantizan que cada ciudad, cada negocio y cada familia reciban lo que necesitan. Somos, en esencia, el motor de la nación.

Es comprensible sentir miedo y no saber qué paso dar en medio de la incertidumbre. Es válido estar cansados de promesas incumplidas y de una realidad que parece no cambiar. Pero también es cierto que el cambio no ocurre solo: se construye con cada decisión, con cada acto de valentía, con cada contribución positiva.

El cambio es algo que solo se puede dar si actuamos juntos y no nos conformamos con la realidad que nos rodea. Abandonar la lucha es entregarle el poder a quienes lucran con el caos, a quienes se benefician de nuestra pasividad.

El momento requiere de acción y de conciencia, de toma de decisiones pensando no solo en el futuro a corto plazo, sino en el país que le queremos dejar a nuestros nietos y sus nietos. Todos compartimos la responsabilidad diaria de construir el país que queremos. Denunciemos lo que está mal, exijamos soluciones, seamos ciudadanos comprometidos. Sigamos adelante, como lo hemos hecho siempre, porque cuando el transporte se detiene, el país entero se paraliza.

Hoy, más que nunca, es momento de seguir avanzando venciendo el temor que nos paraliza pensando en las nuevas generaciones que heredarán el producto de nuestros actos.



**RESPONSABLE**  
MARITZA GUEVARA

**GRUPO COLABORADOR**  
DR. SEGUNDO CUNDULLE  
ING. FABIAN 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**  
ANALY AVILÉS / QUITO

**FOTOS PORTADA**  
GUSTAVO GÓMEZ

**COORDINACIÓN GENERAL**  
LCDA. MARÍA MOGOLLÓN

**DISEÑO**  
MARISTHER GUEVARA

**IMPRESIÓN**  
GRAFITEXT

**COORDINACIÓN**  
STO. DOMINGO  
BOANERGES COLOMA

**DISTRIBUCIÓN GENERAL**  
GEOVANNI VALENCIA

**PUBLICIDADES Y SUSCRIPCIONES**

**Telfs:** 02-2056898 • 2056899



0999818639 • 0999816929

**Email:** maritza.g@revistabuenviaje.com.ec

**DISTRIBUIDORES LOCALES**

<b>QUITO</b> Geovanni Valencia	<b>LAGO AGRIO</b> Unión de Sucumbios
<b>GUAYAQUIL</b> Wimper Moreno	<b>MANTA &amp; PORTOVIEJO</b> Leonardo Pilligua
<b>HUAQUILLAS</b> Juan Espinel	<b>SHUSHUFINDI</b> Janeth Rivadeneira
<b>MACHALA</b> FETRANSPSUR	Tania Solano
	<b>DISTRIBUCIÓN NACIONAL POR COURIER</b>

**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.



## La planta de mayor escala del mundo: planta Hyundai de Jeonju-Corea del Sur

ALTAMENTE AUTOMATIZADA Y CON TECNOLOGÍA DE PUNTA, ESTÁ EQUIPADA CON INSTALACIONES DE PRODUCCIÓN DE ÚLTIMA GENERACIÓN, INCLUYENDO ROBOTS PARA SOLDAR LAS CARROCERÍAS.



REVISTA BUEN VIAJE TUVO LA OPORTUNIDAD DE VISITARLA Y AHORA QUEREMOS INVITARLES A CONOCER LOS DETALLES QUE HACEN A ESTA PLANTA ÚNICA EN SU TIPO.

### SEÚL

POR MARITZA GUEVARA

Ubicada a casi 3 horas manejado desde Seúl (debido al fuerte tráfico), la fábrica de Hyundai en Jeonju abrió sus puertas en 1995. Desde ahí ha conservado el liderazgo en innovación y operaciones eficientes.

- En esta planta se producen 23.000 buses y 77.000 camiones al año

#### Datos de la planta

- Área: 1.3 millones de m<sup>2</sup>
- Instalaciones: 3 plantas de camiones, 2 plantas de buses, 2 plantas de motores, 1 planta de materiales
- Produce: Camiones (Mighty, Pavise, Xcient, Xcient FCEV) y buses (County, Universe)
- Exporta a 130 países



Proceso de suelda.

- Dentro de su portafolio de innovación, en 2018, produjo el primer bus eléctrico. En 2020 produjo el primer bus de FCEV (célula de hidrógeno).
- Hoy en día también trabajan en motores propulsados por hidrógeno.
- Los modelos que se producen en Jeonju incluyen el Xcient, Pavise y Mighty el más reciente siendo el modelo que mejor se vende en Latinoamérica.

### Línea de producción moderna

La planta de Jeonju posee la línea de producción entre las más avanzadas del mundo. Esto incluye a los robots que trabajan en varias estaciones de la fábrica. La planta produce camiones desde Euro 2 a Euro 7. El motor se produce en la misma planta y es 100% Hyundai.

El proceso de producción tiene los siguientes pasos: prensado, soldadura, pintura y ensamblaje. Cabe recalcar que todas las máquinas, hardware y software que se necesitan para el funcionamiento de la planta son ideados y producidos por la misma marca Hyundai, incluyendo los robots y las máquinas elevadoras.

### Datos interesantes del proceso de producción

Prensado: la planta posee un sistema “waffle” que le permite producir 293 modelos distintos de paneles ahí mismo y dependiendo de la necesidad según el modelo de vehículo.



Parte del proceso de pintura.



Uniendo la carrocería con el chasis.



Control de calidad.

**Soldadura:** Los paneles del prensado “waffle” se transportan a esta zona. Se necesitan 6 paneles para hacer una cabina y 4800 puntos de suelda. En la zona de soldadura, hay que hacer el 100% del trabajo.

Producen 18.900 buses por año. Y para asegurar que todo esté en su lugar y completo, hay un inspector de calidad en cada línea de ensamblaje.

**Dato curioso:**

- Se necesitan 9.845 partes para hacer un vehículo.
- La fábrica trabaja con 390 proveedores de piezas.

**Seguridades para el personal**

Los empleados tienen estaciones de ejercicio para sus pausas. Debido a que hacen los mismos movimientos todo el tiempo, las estaciones de ejercicio sirven como oportunidades para que ellos se muevan y se relajen. Además, en el interior, existen instalados extractores que inhalan los gases de la planta para garantizar la seguridad de los empleados en el área de prueba de los motores especialmente.

**Descarbonización y buses urbanos**

El Gobierno de Corea del Sur tiene un plan para reducir las emisiones de carbono del transporte donde sólo se permite el uso de buses eléctricos dentro de la ciudad. Y es por eso que la planta de Jeonju ha incrementado la producción de esos buses y de los modelos cama baja porque el otro objetivo es ser más inclusivos con la población que tiene restricciones de movilidad.

**Investigación y Desarrollo**

La planta posee una división de “Investigación y Desarrollo” que se enfoca en encontrar alternativas para la potenciación y mejora de los motores. Hoy en día están trabajando con dos prototipos eléctricos, uno de camión y otro de bus.

Uno de sus enfoques más importantes es mejorar la eficiencia del rendimiento de la batería de los eléctricos. Los buses de Hidrógeno poseen dos baterías y los eléctricos cuatro, que están ubicadas en el techo porque no hay espacio en el piso puesto que el bus cama baja debe descender.

**Hidrógeno**

Hyundai está entrando al mundo del hidrógeno haciendo de la planta de Jeonju el hogar de los vehículos propulsados por este elemento. Actualmente, Hyundai cuenta con un joint venture



Equipo Hyundai con Maritza Guevara, representante de RBV.



Prototipo del Hyundai HDC-6 Neptune Concept Fuel Cell Electric, tracto camión que usaría hidrógeno.

con la empresa suiza “H2 Energy”. Esta alianza consiste en que Hyundai proveerá al mercado suizo alrededor de 1500 camiones Xcient propulsados por hidrógeno. H2 Energy es una empresa especializada en la producción de hidrógeno. H2 Energy será el canal por el cual los consumidores suizos tendrán acceso a los camiones Hyundai.

En la planta Jeonju se está desarrollando un prototipo de camión de Hidrógeno que se espera estará listo para producción el año 2035. En este vehículo el Hidrógeno cargará la batería para mover el vehículo en lugar de que una estación de carga lo haga. Esto permite mayor movilidad y flexibilidad en el uso del camión.

**Estación de Hidrógeno**

En Corea del Sur existen estaciones para recargar Hidrógeno, pues es una



Estación de hidrógeno en la fábrica.

tecnología ya presente en ese país. Se demora 20 a 70 minutos para cargar un camión y 15 minutos para cargar completamente un bus.

Un bus propulsado a base de Hidrógeno puede viajar 430 km por carga de hidrógeno. Cargar Hidrógeno cuesta 7 USD/Kg en Corea del Sur, y 16 USD/Kg en EE.UU. Un kilogramo de hidrógeno opera 100km

### Producción de Hidrógeno (H)

La planta de Jeonju tiene una estación de recarga de Hidrógeno y también produce este combustible para sus clientes. Hyundai está trabajando en un proyecto para invertir en la producción de H a partir de desechos orgánicos. La tecnología consiste en la “digestión anaeróbica” por medio de microorganismos que utilizan la materia orgánica como los desechos de comida para producir gas biometano que luego se refina para producir Hidrógeno. Además del mercado local, este producto será de exportación.

### Precio de un vehículo de diésel Vs Hidrógeno

Precio inicial de un bus Elec City de Hidrógeno es 400 mil dólares; pero, con los incentivos del Gobierno Coreano el precio baja a USD 150 mil, lo cual le pone en el mismo rango que un bus de diésel. Los buses de Hidrógeno Hyundai solo los venden en Corea del Sur, pero los camiones de Hidrógeno también operan en EEUU y Suiza.

### Con el apoyo de Neotruck Ecuador

Revista BUEN VIAJE quiere extender un sincero agradecimiento a los equipos de **Hyundai Motor Company** en Corea del Sur y de **Hyundai Camiones y Buses** en Ecuador.

Cuando surgió el plan de visitar la planta, nos contactamos con Andrés Rodríguez en Quito, quien a su vez nos comunicó con Telmo Freire y fue con él como dio inicio al gran viaje.

Con mucha constancia y buena voluntad Telmo, se comunicó con Brasil y Seúl para realizar y cumplir con los requisitos básicos tendientes a obtener el permiso para visitar la fábrica. Permiso que se consiguió en tiempo récord pues se requiere al menos seis meses y a nosotros nos dieron en cuestión de un mes. El permiso fue avalado por el Ing. Rodrigo Riera, gerente general de Neotruck quien nos confirmó la buena

noticia de que irían a recogernos, del hotel en Seúl, ejecutivos de Hyundai.

Antes de las 6:00 a.m. Eddy Koh ejecutivo de Hyundai, estuvo en el lobby para presentarse como nuestro anfitrión. El auto Hyundai (por supuesto) que nos recogió era muy moderno, con pantallas de seguridad por todos lados, muy elegante, cómodo y de alta gama. En la

planta, Eddy junto a la jefa encargada del grupo de bienvenida, nos recibieron y con gran solvencia y amabilidad nos instruyeron contestando las preguntas que teníamos a lo largo del recorrido de la planta. Tener el privilegio de llegar tan lejos y conocer una planta de tan alta tecnología, reconocida a nivel mundial, no habría sido posible sin el apoyo y buena voluntad de todos. 🙏



Camiones listos para exportación en el puerto.



**PROTAGONISTAS:** personas sobresalientes comparten sus historias que inspiran y dejan huella

## Lo que opinan los Ejecutivos para el 2025

**Alfonso Morales V.,** director Vehículos Comerciales de Motransa C.A.

**MOTRANSA**

**FUSO**

Las expectativas para 2025 son de alta complejidad y desafiantes. El entorno de inseguridad, incertidumbre política y contracción económica persiste, por lo que la inversión en expandir o crear nuevas operaciones se ha visto mermada en los últimos 2 años y continuará este año.

Creo en las fortalezas de nuestros transportistas que sabrán encontrar oportunidades

en este ambiente de amenazas. No todo serán malas noticias pero el sector deberá, con inteligencia y eficiencia, sacar provecho de ocasiones como los volúmenes de exportación que se han incrementado, habrá nuevas explotaciones mineras, el tránsito internacional se incrementará debido al puerto Chancay en Perú.

Es tiempo de derrumbar mitos. Temas como el costo y calidad del combustible,

emisiones y seguridad, no pueden seguir estancados por miedos o beneficios políticos. Es hora de enfrentar realidades ya que los países de la región están dos pasos delante nuestro y debemos contar con herramientas modernas para competir en igualdad.

Este 2025 es de retos para los transportistas. Estaremos pendientes de sus necesidades y gustos de contribuir al desarrollo de su negocio.



**Genaro Baldeón,** presidente ejecutivo Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

**AEADE**  
ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR

El sector automotor ecuatoriano inicia el 2025 en un contexto desafiante, tras dos años de desaceleración que impactaron tanto a la industria como a la economía nacional. Sin embargo, los primeros indicadores del año reflejan señales de recuperación, respaldadas por un entorno económico más estable y condiciones favorables para la inversión.

Así, las previsiones revelan una recuperación y crecimiento de la economía en 2025. Esto, junto a la mayor liquidez del Estado y de la banca y pese al variante comportamiento del riesgo país, generará un entorno con mejores condiciones crediticias más propicio para el financiamiento y la renovación de flotas.

En este contexto, cerramos el primer mes de este año con un 25% de crecimiento



en las ventas de vehículos pesados (buses y camiones), pasando a ser el mejor enero de la última década. De las 909 unidades de vehículos pesados vendidas en enero de 2025, 846 son camiones y 63 buses. Esta recuperación del mercado ya empezó a sentirse desde el último trimestre del 2024 y es una señal alentadora para el presente año.

**Ing. Juan Carlos Zhunio,** gerente comercial de Neotruck Hyundai para Ecuador

**HYUNDAI**  
CAMIONES & BUSES

El 2025 nos presenta el reto de superar lo realizado el 2024; por temas sociales y económicos el sector automotriz resultó perjudicado entre un 18 a 19%. En camiones no tuvimos tanta afectación (-2,5%). Fue un año estable y bajo esa premisa, esperamos mejorar este 2025, más allá de lo que se avizore en la política nacional.

Planificamos un año con mayores resultados y esperamos exceder el desempeño del 2024 con el portafolio diseñado para el plan de negocios y superar las 300 unidades con las cuales terminamos el año anterior como la quinta marca en venta de vehículos comerciales y segunda en buses.

Al ser el transporte un calibrador de la economía, en nuestro plan de negocios excederemos expectativas de nuestros clientes, con el anhe-



lo de entregarles vehículos de calidad cuya nobleza de marca y su origen coreano, generen confianza y se fortalezca con el servicio postventa y repuestos de un producto garantizado.

Con nuestro portafolio podemos cubrir las necesidades de los clientes con camiones livianos, medianos, pesados, tractos, especiales y buses. Garantía de 4 años o 100 mil Km.

## Ing. Gabriel Gordillo, gerente general de Scaneq, representante de Scania



**S**caneq ha trazado un plan estratégico para el 2025 que prevé un crecimiento del 18 al 22%. Existe disminución en la venta de buses debido a la inseguridad y al poco poder adquisitivo porque no hay definición política del camino a tomar, lo cual genera contracción.

Más, en camiones tenemos notable crecimiento impulsado por la constante demanda de transporte de mercancías.

Estamos enfocados en sectores específicos como bomberos, agua potable, electricidad y petróleo, además de incursionar en la aviación con unidades especializadas.

Pese a las dificultades Ecuador crece. La dolarización es un acierto y los buenos empresarios debemos obtener lo mejor del país que tiene un potencial enorme y que, a veces, no lo vemos por quejarnos del combustible,

de las ventas, del Gobierno, etc. Somos todos los que movemos al Ecuador y nuestro compromiso es hacerlo crecer más con nuevas estrategias, mejorando precios, haciendo que los transportistas se sientan apoyados.

En Scania no vendemos un producto, sino una marca y esto crea un lazo de fidelidad con el cliente, sobre todo cuando busca soluciones efectivas y a tiempo.

## Econ. Raúl Andrés Gómez, Gerente Nacional Comercial de MAN para Ecuador, representada por Neocamiones



**E**nfatizo la importancia del optimismo como clave para fortalecer la estrategia comercial de nuestra empresa. Esta herramienta poderosa permite enfrentar los retos del mercado con confianza y creatividad, especialmente en un entorno cambiante como el nuestro.

Para 2025, preveo dos etapas significativas:

**Primer semestre:** Las elecciones presidenciales van a

generar un ambiente de expectativa y prudencia dependiendo del gobierno que se elija, resultando en un crecimiento moderado similar al final de 2024.

**Segundo semestre:** Se espera un panorama más positivo, con oportunidades para impulsar negocios rezagados del 2024, beneficiando a las empresas que han logrado mantenerse y abriendo oportunidades a otras.

El sector transporte ha demostrado resiliencia frente a desafíos como fluctuaciones económicas, cambios regulatorios, aumento de costos operativos. A pesar de los obstáculos han sabido adaptarse e innovar.

En MAN, el compromiso es apoyar a los transportistas con soluciones que respondan a sus necesidades y contribuyan a su éxito en un mercado competitivo y en evolución.



## Ing. Pablo Cárdenas, gerente nacional de Comercialización de Durallanta



**E**l 2025 es especial porque muchas de las situaciones de 2024 que fueron duras como la violencia, inseguridad, cortes de energía, se entendería que incidirán menos en este año. Eso da mayor optimismo, voluntad de trabajo y ánimo que se transmite desde y hacia los clientes.

El sector del transporte es un termómetro del movimiento comercial del país.

Si no está bien, es un reflejo de que la economía del país tampoco está bien. Al ser una actividad tan neurálgica y sensible hay que iniciar con mucho ánimo.

Queremos animar a nuestros clientes de que las cosas van a mejorar porque mucho depende de nosotros, de cómo lo hagamos, de que seamos más eficientes y tomemos las decisiones correctas en nuestros negocios.

Nuestra propuesta es la misma de hace 45 años pero renovada cada vez: Siempre es importante optimizar recursos y que el cliente entienda que para su negocio el tema llantas requiere decisiones correctas, no minimizarlas ya que después del combustible es el rubro que más gasta, por ello hay que tomar en serio su elección. En esto estará la diferencia entre ganar o perder.

**En este 2025 tenemos que ser más profesionales.**

## Lo que opinan los Ejecutivos para el 2025

### Jefferson Camacho, director de ventas de Clipp



**N**uestro enfoque va hacia el transporte y es así que, bajo esa premisa, queremos en este 2025 continuar construyendo y contribuyendo a la digitalización de la movilidad.

Hemos desarrollado plataformas tecnológicas que ayudan a la operación del transporte público para volverlo más eficiente y evitarle pérdidas económicas.

Hemos crecido en lo tecnológico y ganado experiencia en lo operativo. Este año esperamos lograr mayor despliegue en la implementación de nuestros servicios tanto para usuarios de taxis como de buses urbanos.

Nuestro fin es conseguir que el pago efectivo desaparezca y reemplazarlo por tarjetas electrónicas con múltiples medios de acceso para facilitar la recaudación segura y confiable.

Todo nuestro desarrollo de software es local. El equipamiento es importado porque en el país hay baja producción de equipos y los costos son altos. Integramos nuestra producción intelectual con el hardware adquirido.

Seguiremos digitalizando, creando y generando hitos en el país y pronto para Latinoamérica que es nuestro objetivo para este 2025.



### Wolfgang Bruque, gerente general, Eurocorp Camiones y Buses Volkswagen



**E**s un placer anunciar el inicio de operaciones en 2025. Hemos puesto en marcha un plan estratégico que ya nos permite distribuir productos y repuestos. Nuestro plan de cobertura estará enfocado en ir aumentando el alcance para llegar a nuestros clientes actuales y potenciales.

Nuestro plan de expansión se organiza en tres trimestres:

- **1er Trimestre:** Afianzamiento de la presencia física.
- **2do Trimestre:** Consolidación de ventas.
- **3er Trimestre:** Expansión a Guayaquil y Cuenca, con puntos de venta, servicio y talleres.

Además, en Eurocorp reafirmamos nuestro compromiso con la excelencia, innovación y sostenibilidad. Trabajamos incansablemente para establecer relaciones sólidas y duraderas con los

clientes y socios, basadas en la confianza, la transparencia y el profesionalismo. Estamos convencidos de que cada acción estratégica contribuye a generar un impacto positivo en el sector del transporte. A pesar de los desafíos del entorno, avanzamos aportando tecnología de punta y motores Euro 5, reafirmando así nuestro compromiso con el transporte y el crecimiento económico del país.



### Santiago Reyes, gerente de SUDACAM, representante de Marcopolo para Ecuador



**E**n la comercialización de buses hay un mercado relegado por varios años incluso, antes de la pandemia. Se contrajo desde el 2019 y, cada año, hemos tenido nuevos acontecimientos políticos y sociales de cuyas consecuencias no salimos aún como paralizaciones, huelgas, violencia interna, etc.

Hemos procurado mantener un punto de equilibrio en la comercialización de buses,

para lograr, ojalá a mediano plazo, una recuperación y dinamizar el mercado que tradicionalmente ha sido de aproximadamente 2000 unidades a cambiarse por año.

El 2025 empieza con elecciones lo cual crea expectativas y dudas por las medidas macroeconómicas del gobierno que se elija.

En buses dependemos al 100% del sistema financiero, y las medidas que adopten

estarán muy de la mano de las políticas estatales.

Basándonos en eso, espero que serán más flexibles con los transportistas que, los últimos años no han cumplido, no por voluntad, sino porque no han podido pagar, pues siempre han sido buenos pagadores porque sus unidades son su sustento diario. Un bus es su supermercado, de donde come su familia y da trabajo a quienes se relacionan con la actividad.



## Ing. Mario Mena, gerente comercial de JMC



Como grupo JMC introduciremos nuevos modelos de camiones de 2.8 - 3.45 - 4 - 5 y 6.5 toneladas. Hemos tenido éxito porque cuentan con tecnología Isuzu en sus motores y tienen buena aceptación.

Estamos optimistas. Todas las marcas estamos apuntando a la reactivación económica. Del gobierno que se elija esperamos buen manejo económico y político para enfrentar la inseguridad.

La formalización de compañías, la apertura de nuevas plazas de trabajo, con nuevos mecanismos de operación a nivel nacional en carga mixta, son alicientes que nos impulsan a importar vehículos que se adapten al bolsillo ecuatoriano. Los precios de los camiones van desde USD 15.990 hasta 26.990.

Debido a la inseguridad, los clientes han optado por marcas no tradicionales como la nuestra, pues existe un

mercado negro de repuestos en otros países que tiene en la mira a marcas conocidas. Nuestro plus es dictar cursos a quienes compran por primera vez un camión y así afirmar la confianza en JMC.

En el transporte escolar ha comenzado en Quito y Guayaquil la renovación de unidades y tenemos la furgoneta ideal. En camionetas, estamos presentado nuevos modelos de renombre en China.

## ¡Queremos crecer junto a los SINOTRUKEROS!

En Vehicentro, junto a nuestra marca Sinotruk, nos hemos consolidado como una de las opciones favoritas en el mercado automotriz ecuatoriano.

Este año miramos con optimismo la meta de alcanzar las 2.700 unidades vendidas para satisfacción de nuestros clientes. Se trata de un logro que será posible gracias a nuestra configuración ideal para el negocio o actividad de



cada producto Sinotruk, la solidez de nuestra garantía y el compromiso de brindar un acompañamiento integral a nuestros sinotrukeros.

La pasión que tenemos por cada uno de nuestros clientes sinotruke-

ros nos hace luchar juntos por cumplir su "Sueño Ecuatoriano". Esto nos inspira a seguir invirtiendo en el país, creciendo con nuevas agencias y ampliando nuestro portafolio de modelos, para ofrecer la gama más completa y versátil del mercado ecuatoriano.

## Ing. William Ibarra, gerente de Ibamotors Cía. Ltda.

Distribuidor de JAC, Karry y Jetour



Creemos que 2025 será mejor que el anterior que fue difícil. Con la segunda vuelta electoral se nos irá el primer trimestre esperando decisiones políticas y eso afectará los planes trazados.

Sin embargo, luego tendremos 8 meses para buscar los mejores resultados; pero depende de que las elecciones sean favorables y que el país se estabilice con el go-

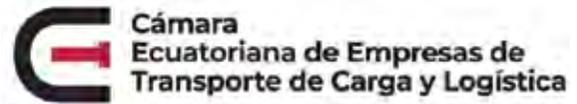
bierno actual, lo que atraerá nuevas inversiones y reactivará la economía.

Ibamotors es especialista en transporte pesado, comercializamos camiones desde 2,5 ton. hasta tractos de 48 ton., camionetas, vans. Nuestra gama cubre todas las actividades comerciales, brindamos soporte con servicio técnico y repuestos. Nuestro lema es hacer buenos negocios a la medida del cliente

ofreciéndole el vehículo y financiamiento que necesita.

Es fundamental no perder el horizonte y optimismo. Nuestro país es grandioso, tiene una geografía preciosa, recursos naturales, petróleo, minería y mucho más para un futuro prometedor. Pero, es fundamental elegir bien los gobernantes. Tenemos que seguir trabajando e invirtiendo y no paralizar las cosas porque eso significa tiempo y dinero perdidos.

## Ing. Juan Carlos Andrade, Presidente de CEET



En el año 2025, el transporte pesado en Ecuador enfrentará desafíos y oportunidades clave, como el avance y desarrollo de la Movilidad Eléctrica ya que en el país se busca incorporar 1.000 camiones eléctricos ligeros de carga; sin embargo, hasta mediados del 2023, solo habían ingresado seis unidades y para cumplir este propósito es necesario que ingresen al menos 300 unidades anuales.

Por esta razón es necesario revisar la normativa, pues no se ajusta a la realidad del país. Adicional a esto, la sobreoferta de vehículos a combustión genera competencia y afecta los precios del servicio en un sector de oferta y demanda.

Otro aspecto importante son los adelantos tecnológicos. La digitalización y la automatización están optimizando la logística y el transporte. Tecnologías como IA, IoT y Telemetría mejoran la eficiencia, reducen costos y permiten una gestión



más precisa de las flotas, además de fomentar la sostenibilidad.

Más operaciones de comercio exterior utilizan infraestructura portuaria y se prevé que entre el 2025 y 2030, se invierta más de USD 400 millones en la ampliación y modernización de varios puertos nacionales, elevando su competitividad y, además, mejorando las operaciones del transporte pesado.

En suma, el desarrollo del sector dependerá de la movilidad eléctrica, la tecnología y las inversiones en infraestructura. Para avanzar, se requieren políticas públicas claras, mejoras en la infraestructura de carga y educación sobre nuevas tecnologías.

En la CEET, buscamos el fortalecimiento y la profesionalización de este importante sector productivo, es por esto que vamos evolucionando comprometidos en la modernización de la industria del transporte.

**Buen Viaje**

**LLEGAMOS A DONDE USTED NECESITA**  
**IMPRESA Y DIGITAL**

**PUBLIQUE SUS PRODUCTOS Y ASEGURE SUS VENTAS**  
**SOMOS LA REVISTA NÚMERO UNO EN EL PAÍS**

### Publicaciones y suscripciones

Telf: 02-2056898 - 2056899

0999818639



maritza.g@revistabuenviaje.com.ec

www.revistabuenviaje.com.ec

### Síguenos en:



revistabuenviaje



Revista Buen Viaje



@revistabuenviaje

# Eurocorp

distribuidor oficial de camiones y buses Volkswagen en Ecuador.



🌐 eurocorp.com.ec

📘 eurocorpec

📷 eurocorpec

📍 Av. Diego Vásquez de Cepeda N76-206 a 200 metros del intercambiador de Carcelén, Quito

☎ 096 405 4150 / 098 455 7315



Camiones  
Buses



SERVICE  
PARTNER

## ¡CUIDA TU TRANSMISIÓN CON ZF ECOFLUID M!

Lubricante  
Sintético



Para transmisiones  
manuales y  
automatizadas.

**¡ENCUÉTRALO AHORA  
EN MOTRANSA!**

Quito: Av. Juan de Ascaray E3-33 y Av. 10 de Agosto (sector de La Y). Teléfono: 02-2940800

Guayaquil: Av. Francisco de Orellana, km 1.5 (junto a Dicientro). Teléfono: 04-3801600

Cuenca: Autopista Azogues – Cuenca y Pueblo Shuar, km 9 ½ (sector Puente Sixto Durán-Ballén) Teléfono: 07-4134504

Ambato: Av. El Rey 438 y Quilindaña. Teléfono: 03-6000307

Encuétranos en  
**MOTRANSA**

# Giovanni Mondín: Un viaje de aprendizaje y éxito en el mundo empresarial

SU VIDA PROFESIONAL ESTÁ MARCADA POR UNA FUERTE CONEXIÓN CON JAPÓN, PAÍS QUE HA INFLUIDO EN SU FORMACIÓN Y ESTILO DE LIDERAZGO. DESDE QUE LO CONOCIÓ, HA VIAJADO ALLÁ EN NUEVE OCASIONES, CULTIVANDO UN APRECIO ESPECIAL POR SU CULTURA Y ÉTICA LABORAL.

Tiene 47 años. Graduado de Economía y Finanzas en la USFQ (2000). Tiene un MBA en Negocios Internacionales de Thunderbird (Universidad de Arizona).

## QUITO

POR MARITZA GUEVARA

“Mi primer trabajo fue para Nissho Iwai (trader para Mitsubishi) donde aprendí como la cultura japonesa maneja comunicaciones, negocios; su formalidad, puntualidad, organización, sistematización y mucho más. Luego fui a Automotores y Anexos a crear el departamento de Logística. Coordinaba desde el pedido a fábrica hasta exhibir el producto en el showroom. Trabajé con los gerentes, choferes y transportistas. Hice muchos amigos.

A fines de 2009 me inicié como Gerente Comercial de Toyota Tsusho y así conocí a Teojama Comercial, al Mayor Manuel Malo (+) y al Ec. Manuel Antonio. Mis ocho años en Toyota fueron una experiencia enriquecedora pues no solo se manejaba el tema automotriz, sino financiero, energía, ventas, agricultura con exportaciones y otros que incrementaron mi formación profesional.

### Vino la llamada de Teojama

Recibí una llamada del Ec. Malo para trabajar en Teojama desde abril de 2017 como Vicepresidente Ejecutivo. En junio 2023 fui promovido a Presidente Ejecutivo. Son ocho años vividos en diferentes actividades y con notables transformaciones, pasando por el fallecimiento del Mayor en 2024.

Para seguir manteniéndonos como una empresa sólida y de gran reputación por más de 62 años, hemos dado un giro hacia la modernidad, transformado según las tendencias actuales con el apoyo del Directorio y del Econ. Manuel Antonio.

### ¿Está consciente del peso sobre sus hombros?

Si. Aceptar este cargo fue un gran reto, especialmente considerando las circunstancias políticas del país. Estoy consciente de la responsabilidad que conlleva mantener los altos estándares de Teojama. Sigo las enseñanzas y el ejemplo del Eco. Manuel Antonio. Es en quien me guió para tomar decisiones. Es tranquilo para analizar y actuar, sobre todo en estos tiempos duros nos contagia calma y paz.

Las enseñanzas del Mayor y de los fundadores son muchas: puntualidad exacta, ética, respeto a los demás y honestidad. No hay negociación tramposa, aquí se hacen las cosas derechas. También está el cuidar al cliente, pues Teojama tiene clientes de tercera generación. El Mayor los atendía directamente, al igual que el Economista. Eso no ocurre en todas partes.

### El cariño hacia sus empleados

Teojama es una de las pocas empresas que cuida a sus empleados. Durante la pandemia, la familia fundadora garantizó



que todos conserven sus puestos. Soy el primer agradecido porque esta empresa es nuestra ruta de ingresos.

La empresa privada es el motor de la economía y tendremos trabajo mientras se mantenga. En esta época de incertidumbre política hay dos claras opciones y se impone pensar bien lo que queremos para nosotros y nuestros hijos. Elegir la tranquilidad de tener un norte claro, apertura y seguridad en los negocios es importante para seguir generando trabajo.

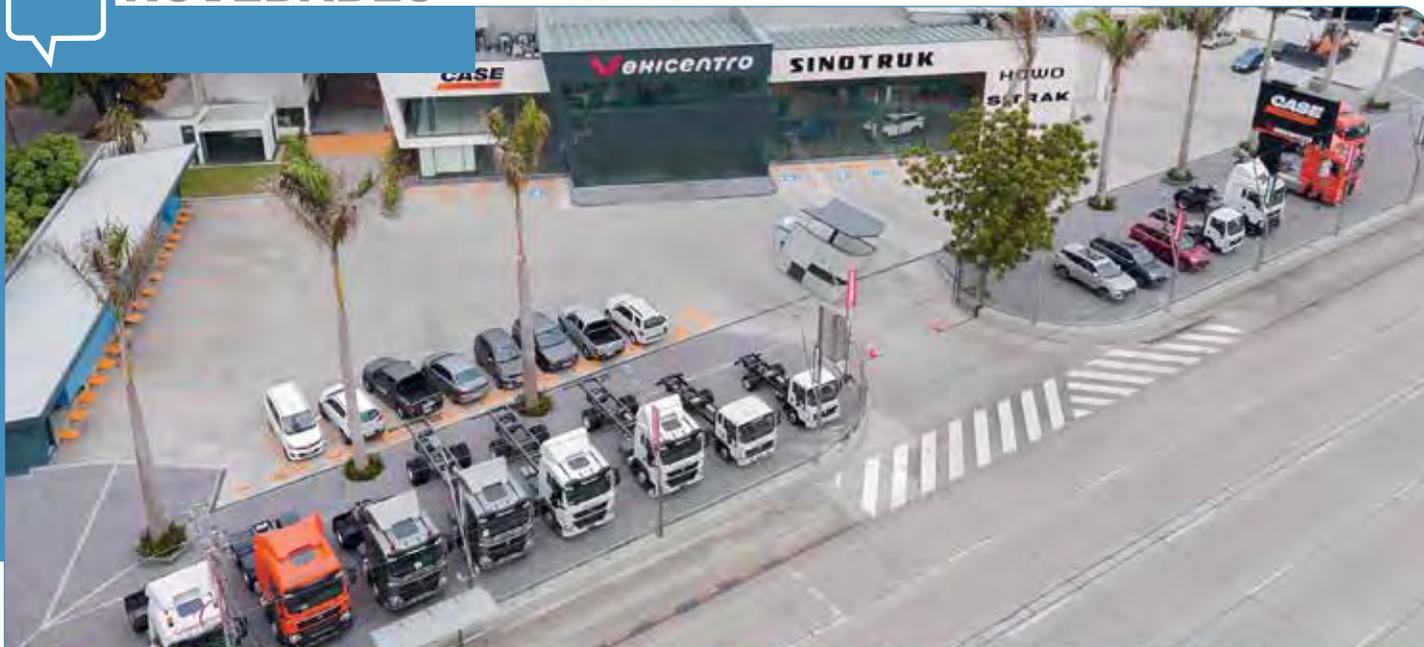
### Las funciones del Presidente Ejecutivo

Liderazgo, supervisión, y control. Tenemos un equipo de buenos profesionales. Nos apoyamos para generar resultados a los accionistas, atender las necesidades de los clientes sobrepasando sus expectativas, y contribuir al desarrollo del país dando trabajo seguro a nuestros 350 empleados.

### ¿Como se sintió con el cargo?

Leí estadísticas que indican que entre el 70 y el 80% de ejecutivos que se hacen cargo de empresas familiares fracasan en su primer intento. Esto lo tengo presente todos los días. Siento la emoción del reto de hacer algo importante y honrar el legado de la familia.

Estamos aquí transitoriamente y hay que dar lo mejor, para que cuando ya no estemos, tengamos la conciencia de haberlo hecho bien. Mi deseo es que me recuerden como una buena persona, el resto viene por añadidura. 🍀



## NUEVA AGENCIA VEHICENTRO - GUAYAQUIL JUAN TANCA MARENGO

Ubicada en el corazón del hub automotriz más importante de Guayaquil, se destaca por ofrecer una experiencia única a todos sus clientes. Con una moderna infraestructura de 7.000 metros cuadrados, cuenta con un amplio espacio de exhibición donde el cliente podrá conocer el extenso portafolio de camiones y vehículos de la marca Sinotruk así como de la maquinaria CASE.

Con asesoría experta en ventas y posventa, asegura que cada cliente reciba atención personalizada en todo momento. Además, cuenta con talleres especializados en vehículos livianos, pesados y maquinaria, con 25 bahías de trabajo que permiten brindar un servicio rápido y eficiente. Su centro de capacitación especializado garantiza que el personal esté siempre actualizado en conocimientos y capacitado para brindar el mejor servicio.

Para su comodidad, el concesionario ha sido diseñado con espacios amplios y confortables. Dispone de una sala de espera moderna y un área de coworking, para que sus clientes puedan trabajar o relajarse mientras reciben atención.





### El IVA y su impacto: Una realidad Ineludible

El sector de transporte pesado enfrenta retos como efecto de las políticas fiscales como el IVA sobre los insumos esenciales como repuestos, lubricantes, mantenimiento, generando un peso inicial que afecta especialmente a pequeñas y medianas empresas.



Auditora financiera con trayectoria

Explica la auditora Magda Abril, que, aunque el IVA se deduce como crédito tributario, la acumulación de costos limita la reinversión y encarece las tarifas. Además, el precio de los combustibles, el mayor rubro de su actividad, eleva los costos operativos.

esto afecta la competitividad y les deja con menos margen para el mantenimiento de los vehículos.

Mario López, conductor de transporte pesado, señala: "estos impuestos nos obligan a ajustar nuestras tarifas; pero, los clientes no siempre aceptan aumentos y prefieren el servicio pirata que se vende por nada". Añade que

Los transportistas piden incentivos fiscales para modernizar sus flotas, adoptar tecnologías sostenibles y equilibrar la recaudación. El sector busca el diálogo para garantizar la sostenibilidad de su servicio.

### Mini terminales informales se tornan en un problema

A pesar de la infraestructura y los servicios que ofrece la Terminal Terrestre Sur, un número creciente de pasajeros está optando por utilizar terminales informales. Entre las razones más comunes están: la cercanía, horarios flexibles, precios competitivos e incluso la falta de controles estrictos de las autoridades municipales.

afluencia de pasajeros, afectando ingresos y la viabilidad de las rutas.

Por su parte los usuarios frecuentes destacan que existe falta de conexión eficiente con el transporte público y los largos tiempos de espera, por lo cual optan por elegir las mini terminales informales.

El desafío está planteado: para evitar la informalidad, se debe lograr que el transporte público sea no solo eficiente, sino seguro y sostenible.

Sin embargo, esas razones ciudadanas se debilitan frente a los riesgos de las paradas no autorizadas, como: se embarcan en vehículos sin estándares mínimos de seguridad que incumplen las rutas establecidas y generan un impacto negativo en la economía del transporte formal. Como consecuencia, los operadores de la Terminal Sur reportan una disminución en la



Terminal Terrestre vacío genera preocupación.

## ●● ESMERALDAS

### Federación Frente de Transporte de la Provincia de Esmeraldas

POR JORGE RICARDO CORNEJO

La Federación es precedida por Carlos García M. y aglutina a la mayoría de operadoras de la provincia verde. Desde el 2024 fue constituida legalmente, con vida jurídica y su presidente es enfático en desconocer cualquier otro grupo o asociación ilegal que se atribuya representar a los transportistas. Esto con base en falsedades dadas por quienes se autodenominan representantes de los transportistas.

"Como Federación hemos estado con nuestra comunidad y apoyando a las autoridades con maquinarias, transporte pesado y buses cuando han necesitado. Hemos estado en inundaciones, deslaves colaborando sin interés alguno, porque de eso se trata esta Federación: unir esfuerzos de todo el gremio".

La transportación de Esmeraldas tiene, a decir de Carlos García, un representante que vela por sus intereses y lucha por el beneficio integral del gremio. "Tenemos en nuestras filas abogados, ingenieros, arquitectos y profesionales que

tienen en sus venas al transporte y eso es importante porque conocen y palpan la realidad que vivimos día a día en Esmeraldas", finaliza García.



Frente de transportistas.

## ●● GUARANDA

### Transporte legal de pasajeros Vs. la riesgosa informalidad

POR VÍCTOR ESPINOZA

Existe preocupación entre conductores y propietarios de buses interprovinciales por la competencia desleal e ilegal en la vía Guaranda – Riobamba por el puente que conecta al sector Gallo Rumi.

Víctor Hugo Valdiviezo, socio de Coop. Flota Bolívar explica que los buses modernos de esta institución, adquiridos con esfuerzo y enorme inversión, son afectados por camionetas y autos que mo-



Transporte informal compite con el formal.

vilizan pasajeros a menor precio por esa vieja carretera por donde el tiempo de viaje es 30 minutos, pero que es más riesgosa.

Valdiviezo aclara que desde la terminal terrestre, salen vacíos los buses que circulan por la nueva vía Guaranda – El Arenal que es más segura aunque demora 45 minutos para llegar a Riobamba.

Esta situación genera pérdidas a los buses legales por falta de pasajeros y afirma que no solo la transportación es afectada, sino también la terminal terrestre que deja de percibir ingresos.

Debido a la indiferencia de las autoridades que no atienden las denuncias hechas, los mismos transportistas formales se turnan para vigilar la vía vieja Gallo Rumi, intentando evitar la informalidad.

## ●● QUEVEDO

### Malestar en transportistas por liberación de asaltantes de vías

POR VÍCTOR ESPINOZA

Existe malestar en el gremio del transporte porque bandas criminales siguen actuando en tramos críticos de las vías de la provincia de Los Ríos como el anillo vial de Quevedo y la vía Babahoyo-Santo Domingo; mientras algunos jueces liberan a los delincuentes, lo cual genera impunidad.

Marco C.D, un transportista riosense dice estar muy preocupado al enterarse que un colega quiteño fue secuestrado y víctima de maltratos mientras trasladaba mercancía entre Quito y Quevedo hace un año. Pese a que el malhechor fue deteni-

do en delito flagrante, se presentaron pruebas en su contra y la víctima denunció con más evidencias, fue liberado por un juez. Varios líderes del gremio se presentaron ante el Consejo de la Judicatura para exigir sanciones a este tipo de jueces; pero, continúan esperando.

Antonio G.O. otro transportista, manifiesta que pese a la reducción de robos, asaltos y secuestros en las vías, la impunidad en la mayoría de casos, ha permitido que sigan los asaltos, robos y balaceras, en especial, el anillo vial. Los transportistas continúan demandando una reforma real al sistema judicial para frenar esta problemática.

## ●● ESMERALDAS

### El Estado invierte 23 millones en carretera E15

POR JORGE RICARDO CORNEJO

El Presidente Daniel Noboa visitó Esmeraldas para supervisar el avance del mantenimiento de la vía E15, obra clave para la provincia. El proyecto, con una extensión de 142 kilómetros y un avance del 85,87%, representa una inversión de USD 23 millones, financiados por el Banco de América Latina y el Caribe (CAF).

La rehabilitación de la vía E15 conectará la "Y" de Calderón, la "Y" de Borbón y el paso lateral de Tachina, favoreciendo a 591.083 habitantes. También impulsará el turismo.

El transportista Freddy Freire destacó que la vía permitirá traslados más seguros y eficientes; mientras que Letty Saavedra, comerciante, subra-



Vía E15 rehabilitada luce atractiva.

yó los beneficios para productores y comerciantes al agilizar la distribución de sus productos.

Sin embargo, la carretera E20 que conecta Esmeraldas con Quinindé sigue en el letargo y conflicto entre instituciones. El MTOP y el Cuerpo de Ingenieros no han podido concluir los trabajos de vital importancia para esta vía que, por más de 6 años, se encuentra en malas condiciones.

## ●● HUAQUILLAS

### Conductores deben conocer de mecánica automotriz

POR FRANCISCO CELI

Varias fueron las respuestas a la pregunta: ¿Deben los conductores de vehículos pesados tener conocimientos de mecánica?

Oscar Díaz de Tulcán afirma que un conductor profesional debe estar al tanto de la tecnología que cambia y se actualiza. "Si se ensucia un sensor, fallan filtros, luces o problemas de combustible; el chofer debe tener suficiente conocimiento e información para reparar el problema". A su criterio, un profesional del volante debe tener buenas bases de mecánica automotriz, electromecánica y electrónica general.

En cerca de dos décadas de chofer no ha sido capacitado por ninguna empresa; sin embargo, cree que el mismo



Chofer Cristian Romero.

conductor debe prepararse, actualizarse y tecnificarse. Afirma que en el país no existe responsabilidad de la empresa de capacitar al chofer.

Christian Romero, experimentado conductor de un vehículo modelo 90; afirma que el chofer debe tener conocimientos, así sea de mecánica automotriz antigua, porque los carros modernos son electrónicos, pero la máquina sigue siendo similar a las anteriores. Considera que el chofer debe capacitarse por su cuenta.

●● POSORJA

## Inicia la expansión del muelle de DP World en Posorja

POR LUIS RUIZ

**A**utoridades del puerto de aguas profundas de Posorja, administrado por DP World, iniciaron trabajos de expansión del muelle. Los trabajos fueron anunciados en abril pasado durante la firma de un memorando de entendimiento para el adelanto de obras de la fase 2 de este puerto.

DP World tiene previsto que el muelle existente crezca 232,5 metros y de esta manera tendrá una longitud total de 700 metros.

El CEO de DP World Ecuador, Perú y Colombia, Carlos Merino, acompañó al presidente Noboa en un recorrido por el sector donde se realizará la expansión. Los trabajos requerirán una inversión de USD 140 millones.

Merino explicó al mandatario y al ministro Luque cómo se realizarán los trabajos, el tiempo que llevarán y cómo se incrementará la capacidad de recepción de buques para que con esta ampliación pueda recibir hasta dos buques pospanamax de manera simultánea.

El mandatario señaló que la expansión del muelle fortalecerá la capacidad portuaria del Ecuador. Luego de que se cumpla el tiempo de concesión, que se firmó para 50 años, estas instalaciones “de primer nivel” pasarán al Estado.



Expansión del muelle en Posorja.

●● MACHALA

## Excesiva competencia, ilegalidad y pocos pasajeros

POR FRANCISCO CELI

**A**ndrés Ordóñez, socio y chofer de una unidad de la zarumbeña Coop. TAC, califica como crítica la situación del transporte de pasajeros para las cooperativas tradicionales que sufren una competencia feroz, lo cual limita ingresos a todos.

Responsabilizada a la ANT como directa causante del caos del transporte en el país. Cree que han otorgado demasiadas frecuencias para las mismas horas en las mismas rutas y; además, no hay un alto al transporte informal. Da ejemplos de esta informalidad: busetas, taxi rutas u otro tipo de vehículos privados ilegales sin control.

Su expectativa para el 2025 pasa por lo que pueda hacer el gobierno electo que debe dar respuestas a las necesidades urgentes del transporte, sobre todo para la modernización vehicular. Con-

fía que se otorgue facilidades para la renovación. Ordóñez pide crédito barato, menores aranceles y planes de chatarrización para que un transportista promedio pueda adquirir una unidad nueva que cuesta mucho actualmente.

Confía en que las cosas cambien en lo económico y en la inseguridad que provoca la reducción de la movilidad de las personas.



Andrés Ordóñez.

●● QUITO

## Desafíos del transporte de carga para 2025

POR ANA MARÍA MONCAYO

**E**n el año 2025 el transporte de carga del país enfrenta varios desafíos. Señalamos algunos:

1. Falta de seguridad en las vías. Un viejo problema sin solución. Si bien los transportistas se han organizado en convoyes para evitar asaltos, es urgente una respuesta efectiva de las autoridades que garantice la seguridad de conductores y sus mercancías.

2. Cumplimiento de normativas de seguridad. Pese a que existen leyes y regulaciones para el transporte de carga, la experiencia demuestra que no se cumplen. La alta siniestralidad de vehículos con o sin remolque demuestra deficiencia en el control de los permisos, manteni-

miento, carga máxima permitida, entre otros.

3. Incorporación de tecnologías de monitoreo y rastreo. Generalizar el uso de GPS y otras tecnologías más modernas para rastreo y seguimiento de vehículo y carga.

4. Capacitación y formación a conductores. La instrucción continua a los conductores es importante para mantener altos niveles de seguridad y eficiencia. Adicionalmente, es importante la actualización en certificaciones específicas para manejar vehículos de carga.



Desafíos para los “pesados” en 2025.

## ●● RIOBAMBA

## La cristalización de las zapatas por abuso del freno

POR GLENDA REA

Julián Yupanqui explica que "hay que manejar con precaución, si se maneja brusco y se abusa del freno, se cristalizan las zapatas y se puede incendiar el carro. Existen frenos de diferentes tipos de material; los de carbón son mejores y una vez regulados se debe andar con moderación." Yupanqui lleva desde 1979 manejando buses, camionetas y camiones. Su trayectoria y experiencia en este tema le permiten dirigirse a sus amigos conductores para que sean cautelosos a la hora de utilizar el freno.

Las rutas de nuestro país tienen varias pendientes pronunciadas, y es ahí cuando el conductor se desespera por frenar y es cuando la utilización adecuada es crucial para evitar fallas en el sistema de frenado.

Frenar en exceso tanto en las bajadas como en las curvas puede calentar los tambores de la zapata y provocar incendio del automotor. Si los tambores de las zapatas no están rayados y se encuentran en buenas condiciones, se debe cambiar cada tres o cuatro meses; pero, si ya se observa deterioro, la extensión del uso de la zapata sería de quince días a un mes máximo.

Los camiones grandes con carga deben optar por el freno de máquina ya que ayuda a evitar el sobrecalentamiento en

las zapatas, previniendo accidentes. Yupanqui ha sido testigo de siniestros graves debido al uso inadecuado de los frenos.

Expertos manifiestan que es altamente peligrosa la cristalización de las zapatas y, por ende, indican que es importante que exista un monitoreo en tiempo real de las condiciones de los frenos, que existan sensores de temperatura, lo cual permitiría al conductor alertar sobre un posible sobrecalentamiento y la necesidad de activar de manera inmediata el freno de motor y tampoco abusar de este freno.



Frenar con precaución.



## HUMOR

## El bello durmiente...



● ● QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

## Estadísticas anuales del transporte en Ecuador 2023

El Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) elabora anualmente las Estadísticas de Transporte (ESTRA) que procesan información de variables relevantes como: matriculación vehicular, siniestros de tránsito, transporte aéreo y marítimo.

zados: 185.057 vehículos más que en 2022 y 530.114 más que en 2021.

- El 4,44% son camiones (136.129)
- El 27.86% automóviles (854.178)
- El 28.35% motocicletas (869.201)

### Siniestros de tránsito

El número de siniestros fue de 20.994; 745 menos que en 2022. Sin embargo, el número de fallecidos se incrementó en un 7.77% comparado con 2022.

- En 2023 fallecieron 2.373 personas en siniestros de tránsito.
- En 2023 disminuyó pues fueron 18.605 en 2023 frente a 19.006 en 2022.
- Las provincias con mayor número de siniestros es Guayas con 7.474, seguida de Pichincha con 4.156 y Manabí con 1.398.

Los datos siguientes corresponden a 2023 y se publicaron en agosto de 2024. La información de 2024 todavía no ha sido publicada.

### Matriculación (muchas motos)

- En 2023 se matricularon 3'065.967 vehículos motori-



Barra de estadística (tomada del Inec).

## La historia de la evolución de las Estadísticas del Transporte

Las Estadísticas de Transporte (ESTRA) producen información basada en registros del número de vehículos matriculados, carga y pasajeros por vía aérea y marítima y siniestros de tránsito. La entidad a cargo es el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC).

La información se obtiene de las 24 provincias y es una herramienta clave para comprender cómo evolucionan algunos sectores del transporte en el país.

### Principales hitos de las estadísticas de transporte:

- 1966 primera publicación del Anuario de Estadística de Transporte.
- 1969 se incorporó información sobre siniestros de tránsito.
- 1973 se agregó información de tráfico aéreo internacional.
- 1974 se suspende la publica-

ción del informe y se retoma en 1976.

- 1992 se incorporan gráficos.
- 2014 se incluyó la base de datos de transporte ferroviario.
- 2015 se actualizó cifras de vehículos motorizados y se incluyó la base de datos de siniestros de tránsito.
- 2016 se incluyó la base de datos de transporte marítimo.
- 2017 se unificó las categorías de vehículos.
- 2021 la operación estadística pasa a denominarse Estadísticas de Transporte ESTRA.



Ilustración de las estadísticas.

● ● QUITO

## ¿Que considerar al elegir un vehículo de carga?

POR ANA MARÍA MONCAYO

En el negocio del transporte la calidad del vehículo es esencial para que las operaciones comerciales tengan éxito. Hay infinidad de oferta en el mercado. Encontrar el modelo que se ajuste a las necesidades es clave. Al hacerlo, se deben considerar factores que optimizarán las operaciones y garantizarán la eficiencia y rentabilidad del negocio a largo plazo.

Presentamos algunas consideraciones a tomar en cuenta al momento de elegir un camión.

**Cantidad y peso de la carga** ¿Qué planea transportar? Es esencial tener claro en qué área va a trabajar y definir la cantidad de mercadería o equipos que piensa transportar. Los vehículos de carga difieren en tamaño, tipo y modelo.

**Tipo de carga.** Es muy diferente realizar mudanzas, llevar productos perecibles o equipos. La elección entre un furgón, caja abierta es clave. El furgón protege mejor la mercancía sobre todo en condiciones climáticas adversas o rutas largas.

**El peso bruto del vehículo es el peso total que soporta:** la carga máxima, más el peso del camión, más los pasajeros. Se debe comprender este valor para evitar sanciones, daños



Elija bien el camión para su actividad.

o incluso riesgos de seguridad en el viaje. Asegúrese que el peso bruto sea adecuado para su tipo de trabajo.

**La configuración del camión** es el diseño del vehículo y debe estar acorde con las demandas del trabajo: restricciones de espacio, entornos rurales, terrenos difíciles, etc. Hay camiones que optimizan el combustible o la maniobrabilidad.

**Terreno y condiciones de la ruta.** Al evaluar el tipo de terreno y las condiciones de los caminos, hay camiones diseñados para pavimento y otros mejor equipados para terrenos difíciles sin dejar de proteger chofer y mercancía.

El mayor kilometraje se obtiene  
en el reencauche

*Reencauche*

**CONFÍA EN  
EL PROCESO**



[WWW.DURALLANTA.COM](http://WWW.DURALLANTA.COM)



## El transporte pesado ecuatoriano ¿es un Servicio o Actividad Comercial?

DEBEMOS TENER CLARO QUE EL TRANSPORTE ES UN ELEMENTO NECESARIO DENTRO DE LOS **SERVICIOS** LOGÍSTICOS REQUERIDOS POR LAS EMPRESAS PARA LLEVAR SUS PRODUCTOS DESDE SU FÁBRICA, PUERTO O NEGOCIO HASTA UN PUNTO FINAL DE VENTA. EL TRANSPORTE DE MERCADERÍAS A NIVEL NACIONAL NO ES UNA ACTIVIDAD COMERCIAL; MUY AL CONTRARIO ES LA PRESTACIÓN DE UN SERVICIO (TRANSPORTE) QUE AYUDA A LAS EMPRESAS A MANTENER SU CADENA DE SUMINISTRO.

### QUITO

POR ING. RUBÉN DARÍO JIMÉNEZ ARTOS\*

Con el objetivo de entrar en contexto para entender el tema de mejor manera, vamos a analizar el concepto de servicio y de actividad comercial.

**SERVICIO** es una prestación intangible que satisface una necesidad o demanda, y el mismo no implica vender un bien físico. Si definimos al servicio logístico de transporte indicamos que es el proceso de gestionar el traslado de productos o bienes físicos desde su origen hasta su destino final. Servicio que se genera bajo un pago por la prestación brindada -transporte de mercaderías-.

**ACTIVIDAD COMERCIAL** es cualquier operación o negocio que se realiza con el objetivo de generar ganancia o ingresos a través de la producción, distribución y venta de bienes físicos o servicios. Es decir, esta actividad busca obtener beneficios económicos.

Un dilema y confusión entre estos dos conceptos surge en la misma Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Art 57; donde se denomina al servicio de transporte como **COMERCIAL**.

**Art. 57.-** Se denomina **servicio de transporte comercial** el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que **no sea servicio de transporte colectivo o masivo**. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de

transporte escolar e institucional, taxi, **carga pesada**, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Sic.

Analizando el Artículo 57, hay un **error** en la definición puesto que el **transporte pesado** en nuestro país es de **uso masivo** porque es parte esencial de los servicios logísticos dentro de una cadena de suministro. Y no es una **actividad comercial** porque la prestación de su servicio es intangible; es decir, no entrega un bien físico a cambio de un pago como ocurre en la actividad de comercio.

La prestación de un servicio de transporte dentro de la cadena de suministro genera las siguientes necesidades:

**Desde la oferta:** Servicios de transporte, almacenamiento, manipulación y distribución de mercaderías a un precio determinado.

**Desde la demanda:** Necesidad de servicios de transporte por parte de los operadores de negocios o generadores de carga, ya que los mismos requieren mover sus productos.

Es aquí donde cabe hacerse la siguiente reflexión.

**En el servicio de transporte pesado las tarifas no deben oscilar con base en la oferta y la demanda** puesto que el transporte tiene costos operativos propios independientes de la actividad comercial de sus clientes, y por tanto,



contablemente, es inaceptable la imposición de un pago por parte del requirente del servicio o generador de carga.

Sobre lo desarrollado es trascendental otorgar el sitio que el transporte merece en nuestro país, ya que sin duda alguna es un servicio de uso masivo necesario para generar y dinamizar toda actividad comercial. 📌

*Solo existe un bien, el conocimiento y solo hay un mal, la ignorancia.*

*Sócrates*

# EASY *Move*



**SOMOS INNOVACIÓN Y EFICIENCIA  
MOVILIDAD DEL FUTURO.**

**ENCUÉTRANOS EN QUITO, GUAYAQUIL, AMBATO Y MANTA.**



## Llantas chinas invaden mercado ecuatoriano

### ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

La importación de llantas de procedencia china a nuestro país se encuentra en un crecimiento continuo y vertiginoso ascenso debido a varios factores que conllevan a la compra de neumáticos de diferentes calidades y bajos precios.

#### ¿Es beneficio, ventaja y buena compra?

La ventaja de adquirir estas llantas según varios conductores y transportistas consultados es su precio, que en estos momentos de economía difícil, en algo soluciona y alivia su bolsillo; son la respuesta inmediata al cambio urgente de los neumáticos.

La ventaja de conseguir estas llantas a buen precio de procedencia china según Gerónimo Quinde, transportista de buses urbanos, es que se ajusta a la realidad económica de hoy y son de fácil acceso al mercado. “Si fueran otros tiempos yo seguramente pondría llantas de marca, pero su precio no es accesible. Las chinas me duran de 5 a 8 meses si es que no se dañan antes”.

Para el Ing. Mauricio Quitian, asesor comercial en llantas con varios años de experiencia, las llantas chinas han invadido el mercado debido a su bajo costo; sin embargo, el costo beneficio es algo que el transportista no analiza. Las llantas de marcas premium se someten a normas y estándares internacionales para garantizar su durabilidad y calidad. También está el factor peso, presión de aire, número de lonas y las veces que se puede reencauchar. Sumado todo esto se configura un buen producto que garantiza que el neumático se adhiera bien a la vía y no explote. “En mi experiencia y opinión entiendo que los transportistas quieren una solución rápida, a bajo costo y por eso compran llantas chinas. Pero si su prioridad es la seguridad y la duración, recomiendo una llanta premium de marcas reconocidas que garantizarán su compra. El producto chino en algunas ocasiones no tiene garantía y puede ser de una sola vida si es que no aguanta el reencauche”.

#### Una experiencia comprobada

Joan Vera G., maneja un Ford 750 tipo tanquero y a su parecer las llantas económicas de procedencia china son de mala calidad y no prestan seguridad ni garantía. “Una de las malas experiencias que he tenido es la explosión de una llanta delantera luego de caer en un hueco. Yo creo que no vienen de 18 lonas o son muy débiles. En otra llanta se dañó la ceja -de por sí, sola- y el juego me duró solo un par de meses. Ese producto no tiene garantía y eso no es beneficio, por ello prefiero pagar un poco más para poner algo seguro y durable”.

#### Usted tiene la última palabra

En todo caso, el transportista siempre tendrá la opción de escoger los neumáticos que se ajusten a su realidad, expe-

riencia y bolsillo. Cabe destacar que este reportaje toma en cuenta las marcas chinas que entran mayormente al mercado ecuatoriano, sin querer desprestigiar la procedencia, ya que entendemos que hay marcas premium en ese país, pero que tal vez no están ingresando en Ecuador.

#### Precios referenciales de llantas

- 295x80x22.5 (chinas) labrado mixto desde USD 229
- 295x80x22.5 (Continental) labrado mixto desde USD 420
- 310x80x22.5 (chinas) desde USD 249
- 310x80x22.5 (Continental) desde USD 480

#### Recomendaciones para adquirir llantas

- Hay muchos accidentes y siniestros en carretera y, a veces tienen que ver con la calidad de las llantas y su labrado que no permite que se adhieren al piso mojado o a la carpeta asfáltica en curvas con mal peralte. De esa manera el conductor pierde el control del vehículo y surge el accidente.

- Es necesario conocer que existen llantas con especificaciones de la A hasta la F.

Hay que tomar muy en cuenta que muchas de las que tienen especificaciones E y F son aquellas cuyo labrado no sirve para el piso mojado e, inclusive, siendo nuevas se resbalan, peor si ya están usadas.

- Al momento de comprar llantas recomendamos pedir neumáticos que tengan las especificaciones **A, B ó C**, que sirven para vías mojadas y para todo tipo de vehículo. Estas se adhieren bien al piso previniendo que el vehículo o camión se resbale.

Mucho mejor si esas especificaciones vienen en neumáticos de marcas reconocidas que, aunque parezcan caros, en realidad no es así, pues el rendimiento en kilómetros es mayor que cualquier otra marca no conocida.



Las llantas juegan un papel fundamental en la seguridad en carretera.

# El G8 de Marcopolo sigue expandiendo fronteras



El vehículo fue presentado por primera vez al mercado europeo durante Busworld 2023, en Bruselas-Bélgica, el mayor evento de buses del mundo.

**Marcopolo.**  
El bus en el que puede confiar.

**SUDACAM**  
f @MarcopoloSudamericana



Imagen meramente ilustrativa.  
Consulte el representante de su  
región para saber más sobre los  
modelos y sus configuraciones.

[onibus.marcopolo.com.br](https://onibus.marcopolo.com.br)  
f t i g @onibusmarcopolo

 **Marcopolo**



# ¿Modernización o municipalización del recaudo?

LA PREGUNTA QUE NACE FRENTE A LA POSICIÓN DEL MUNICIPIO CON LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRAL DE RECAUDO (SIR) ES: ¿SE VA A MODERNIZAR Y DAR SOSTENIBILIDAD AL SISTEMA DE TRANSPORTE O PLANEAN MUNICIPALIZAR LA PRODUCCIÓN DE LOS BUSES PRIVADOS AUTORIZADOS POR LOS CONTRATOS DE OPERACIÓN QUE PRESTAN SERVICIO URBANO EN QUITO?

## QUITO

POR ING. JORGE YÁNEZ

A manera de ejemplo, los gobiernos de otros países suelen garantizar los servicios públicos de varios tipos como: los de emergencia como bomberos, burocráticos como el Registro Civil o básicos como la energía eléctrica o el transporte público.

Nuestra Constitución determina que el Estado es el responsable de la provisión de los servicios públicos determinados en la Ley. En este caso, la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial dice:

*“El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas”.*

Los costos que permiten sostener los servicios públicos pueden ser cubiertos de tres formas: **1) gasto público** financiado con presupuesto del Estado central o local; **2) de forma mixta** con pago de quien usa el servicio más la subvención estatal o, **3) sólo con el pago de los usuarios** como ocurre en el servicio de transporte urbano de la Capital.

Por lo tanto, es imprescindible tecnificar los procesos y formas de recolectar las producciones diarias de los buses, buscando eficiencia en el manejo de los escasos recursos que genera la actividad.

En el caso de Quito, el SIR que la autoridad quiere aplicar, está basado en cuentas ABT con medios de pago EMV (términos de los cuales no se amplía una explicación pues requiere un artículo específico), en donde el Municipio de Quito constituirá un Fideicomiso para manejar los recursos generados por las recargas de efectivo realizadas por los usuarios (privados) y los usos de este dinero en los buses de transporte de la ciudad (privados); por lo tanto, en el Fideicomiso la Municipalidad será el **CONSTITUYENTE** y los operadores de transporte serían **CONSTITUYENTES ADHERENTES**, teniendo la **mayoría de los derechos fiduciarios y de los miembros de la Junta**.

Es importante citar que un fideicomiso es un instrumento jurídico por el cual el fideicomitente (la persona que lo constituye) **transfiere temporalmente la propiedad o administración**

**de un bien, derechos presentes o futuros de su propiedad a un tercero** (Fiducia), por lo que nace la inquietud, ¿cuál es el bien o derecho presente o futuro que el Municipio de Quito va a transferir al Fideicomiso?

Si bien es cierto, las rutas y frecuencias son de propiedad del Estado este bien intangible sin las **inversiones de los socios-accionistas de las operadoras privadas** en buses, no generaran ningún ingreso económico (derecho futuro).

El Municipio de Quito en su rol de Estado, según expresa el Código Municipal, debe garantizar que el Sistema Integral de Transporte Público tenga equilibrio financiero y tarifas socialmente justas, por lo que el mismo cuerpo legal determina la creación del **Fondo de Equilibrio Tarifario** financiado con presupuesto priorizado que podría ser obtenido de la aplicación de subsidios cruzados; para que este cubra la brecha entre la tarifa social y la tarifa técnica que de sostenibilidad el sistema. Consecuentemente, lo más eficiente es que los recursos del Fondo sean direccionados como bien tangible a la administración del Fideicomiso Global, para que éste, con base en la información obtenida del SIR de los operadores privados, cubra los valores necesarios para llegar al punto de equilibrio del sistema, garantizando un adecuado nivel del servicio al usuario.

En conclusión, no se entiende si se busca modernizar y dar sostenibilidad al sistema o municipalizar la producción económica de los buses privados. 📍



Parada de buses en Quito.

# LA VERDADERA TECNOLOGÍA ALEMANA.



AMPLIA  
CABINA  
+  
DOBLE LITERA

## TGS 33.480 6X4

- 48 TONELADAS DE ARRASTRE (MTOPI)
- 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](http://www.mancamiones.com.ec)

098 828 2600



**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.

## 8 de marzo Día de la Mujer

**P**resentamos nuestra admiración y reconocimiento a la fortaleza y creatividad que las mujeres demuestran en todo momento ya sea apoyando a sus hijos y esposos en el hogar o, en las oficinas, talleres, almacenes o negocios luchando para convertir cada momento en un motivo de satisfacción y adelanto económico, no solo para ellas mismas, sino para sus jefes, esposos o socios.

dad, han logrado ingresar en el mundo de la transportación de carga o de pasajeros. Tomando en cuenta que, tradicionalmente, este mundo poderoso es masculino por excelencia, el hecho de que la mujer haya logrado ser aceptada para participar como socia o conductora, es un paso gigante que ya es un legado para las nuevas generaciones de chicas que deseen obtener licencia para conducir buses o camiones.

Especial reconocimiento queremos hacer a las DAMAS DEL TRANSPORTE que, gracias a su constancia y capaci-

Como homenaje a las damas trabajadoras incansables de la patria, presentamos estas entrevistas:

## Con grasa o tuercas, las mujeres no se hacen problema

LAS DAMAS NO TIENEN PROBLEMAS CON GRASAS Y TUERCAS, Y TAMPOCO POR ESO DEJAN SU FEMINIDAD Y EN SU CARTERA -OBVIO- NUNCA FALTA UN LABIAL.

### GUAYAQUIL POR LUIS RUÍZ

**N**o para de ir de un lado a otro y la franela roja que carga la revolotea con ella. Norma Quiñónez tiene 17 años de experiencia pero pareciera que fueran 150 años por la sapiencia, seguridad y prolijidad que tiene solamente al ver un filtro para tráiler o carro chico y saber cuál es el repuesto o cambio que necesita.

Desde el 2010 colabora en una lubricadora y es la empleada de más confianza. No solo tramita permisos, va al banco o negocia con proveedores; también, cuando es preciso se pone a aspirar y secar carros. No se incomoda en lo absoluto.

En este mundo globalizado las mujeres se empoderan y están a la par de cualquier oficio masculino, se abren campo y como Norma, pueden sin mayores prejuicios, cumplir las tareas tanto administrativas como rústicas que requiera el negocio.

“Podría decirse que soy la todoterreno del negocio. Saco permisos de funcionamiento en los bomberos y conozco todo lo referente a aceites y lubricantes”, revela Norma, con ínfulas de orgullo.



Norma Quiñónez.

**Lupita Yagual** en cambio, colabora en la vulcanizadora de su esposo. Con avidez y rapidez pasa tuercas y dados para apoyar a Danilo, con quien se casó hace 22 años. “El negocio es en casa y cuando los carros se amontonan, no tengo problema en ayudarlo”, menciona.

Lupita guarda una anécdota singular que combina con su oficio. Hace varios años, vio que un reconocido actor ecuatoriano estaba “tubo bajo” a la salida de un centro comercial. Como es su administradora, no dudó en ofrecerle ayuda, ya que el famosillo estaba esperando una grúa pues no sabía nada de mecánica

ni como cambiar el neumático. “Yo le hice el cambio y no le cobré nada, pero le pedí un beso y una foto”, rememoró con alegría.

Pese a su trabajo de apoyo a su esposo, saca tiempo para cuidar de su hogar y preparar la comida para sus hijos. Además, para completar el sustento del hogar, vende hielo y colas en la ventana de su casa.

**Y así es este Guayaquil de mujeres luchadoras y altivas, que pulso a pulso son realidades y opciones nacionales para sacar adelante a los suyos y al país.**

# Transportar carga peligrosa con seguridad

## AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

**C**on 13 años de experiencia en el transporte de carga peligrosa, Segundo Castillo V. socio de Trans Pacayacu, ha perfeccionado su oficio al servicio de las industrias petroleras y químicas. Su labor no solo es vital para el abastecimiento de estos materiales, sino que también implica una alta responsabilidad en la prevención de accidentes y la protección.

Castillo transporta regularmente petróleo, aguas industriales y combustibles, materiales necesarios para sus clientes, pero de alto riesgo por su inflamabilidad y toxicidad. Destaca la necesidad de realizar inspecciones minuciosas antes de cada viaje, incluyendo la revisión del vehículo y equipos, siguiendo estándares internacionales. Durante el trayecto, aconseja utilizar rutas autorizadas y mantener comunicación constante con el centro de operaciones para gestionar emergencias.

Para trabajar en el sector, es indispensable contar con permisos como la certificación para materiales peligrosos (MAE), licencia tipo E, capacitaciones regulares en manejo de emergencias, normativas ambientales y conducción a la defensiva. Enfatiza la importancia de la formación constante y el cumplimiento de las regulaciones.

En cuanto al futuro del sector, se muestra optimista frente a los avances tecnológicos que han mejorado significa-

tivamente la seguridad en el transporte de carga peligrosa. La implementación de monitoreo en tiempo real, dispositivos de rastreo GPS y vehículos con tecnologías más seguras, han reducido riesgos y aumentado la eficiencia operativa.

Asimismo, considera fundamental que las empresas continúen invirtiendo en tecnología y capacitación para adaptarse a las nuevas normativas y desafíos de la industria.



Transporte de sustancias peligrosas.

# Movi Parque: Primer parque temático de educación vial

## LOJA

PO ELVIS MERINO

**E**l Movi Parque, se asemeja a una ciudad pequeña. En sus calles hay señales de tránsito horizontales y verticales, semáforos, réplicas de vehículos, áreas verdes, redondeles, una ciclovía y algunas casas. Todo en miniatura para que la convivencia y el aprendizaje sea lo más real posible. Esto permite a los niños aprender y entender de mejor manera la materia de educación vial.

Junto a las instalaciones de matriculación vehicular, el Municipio de Loja a través de la Unidad de Control Operativo de Tránsito -UCOT- el año anterior construyó este parque temático de movilidad, espacio que permite a la niñez y juventud interactuar para mejorar sus conocimientos de vialidad.

Marlon Severino, jefe de la UCOT, señala que en esta administración las

escuelas municipales incorporaron la materia de educación y seguridad vial que está a cargo de los Agentes de Tránsito del departamento de Educación Vial. Para complementar la teoría con la práctica se construyó este parque temático.

La idea, dice Severino, es por medio de los niños llegar a los adultos que conducen para que los motiven a tomar mayores precauciones al conducir para reducir los altos índices de siniestros de tránsito.

Este proyecto que nació solo para las escuelas municipales, hoy se ha extendido a los establecimientos educativos de la ciudad con una gran respuesta.

Movi Parque está abierto al público, especialmente los fines de semana, con el fin de que la familia conozca la correcta utilización de las vías y las repercusiones que pueden tener al generarse acciones contrarias a lo que establecen las normas y la Ley de Tránsito. 📍



El "Movi Parque" para la educación y seguridad vial.



## Siete vías del país están en la mira de la delincuencia

### QUITO

POR JANETH CRUZ

**E**l Anillo Vial de Quevedo, El Empalme, La Troncal, y las vías que unen a Guayaquil con Manta, El Triunfo, Cuenca, Machala, además la vía Quito-Santo Domingo-Esmeraldas, están en el radar de los delincuentes y es donde se registran más asaltos a conductores. Es una realidad que viven los más de 200.000 transportistas del país. El problema se arrastra desde fines de 2022 cuando se incrementaron los asaltos en carreteras.

Datos de la Policía Nacional señalan que entre 2023 y 2024 hubo casi 300 robos en carreteras a transportistas de carga pesada. Por eso, la Confederación Ecuatoriana de Transporte Pesado (CETP), y la Cámara Ecuatoriana de Empresas de Transporte de Carga y Logística (CEETCL), hacen un llamado al Gobierno, no solo a reforzar la seguridad, sino a que no exista impunidad para los delincuentes.

Fernando Ortiz, presidente de la CETP pidió al Consejo de la Judicatu-

ra depurar a los jueces que no hacen su trabajo. “La Policía captura a miembros de grupos delincuenciales y, a las pocas horas, los jueces los liberan”, dice Ortiz, quien señala que el robo es uno de los delitos a los que se enfrentan; también sufren secuestros.

“Secuestran unidad con chofer y luego piden dinero para liberarlos. Los compañeros han quedado afectados psicológicamente luego de sobrevivir al secuestro. Los criminales piden entre USD 8 y 10 mil a las familias de los conductores por su rescate”. Otra preocupación es que los delincuentes se disfrazan de policías o agentes de trán-

sito para detener la marcha y asaltar a conductores y pasajeros.

Juan Carlos Andrade, presidente de la CEETCL, indicó que esta situación golpea al desarrollo económico y turístico. “La inseguridad en el transporte de carga y pasajeros es mayor y, aunque los acuerdos con la Policía y Fuerzas Armadas han funcionado, si el sistema judicial no actúa, no sirve de nada. Capturan a delincuentes y al otro día salen libres”, dice Andrade, quien agrega que solo en enero 2025 hay cinco casos en los que bandas delictivas han sido aprehendidas durante asaltos a unidades y “en los cinco casos ya salieron libres”.



Representantes del gremio del transporte.

## Clausuran 20 radares en vías de Los Ríos

### BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

**P**ersonal del MTOP y de la ANT, clausuraron 9 radares en Babahoyo y 11 en Quevedo. Roberto Luque, ministro de Obras Públicas informó que se clausuran por estar descalibrados y por causar perjuicios económicos por las multas a conductores y transportistas que circularon por donde están ubicados.

Afirmó que los radares no cumplieron los estándares para la acreditación, no tenían un certificado de calibración como lo determina la Ley de Control de Calidad y requisito fundamental de la ANT para su funcionamiento, solo contaban con certificaciones otorgadas por los fabricantes.

Respecto a las multas generadas, manifestó que las situaciones son complejas, porque algunas fueron generadas en anteriores administraciones municipales. Hizo un llamado a las autoridades locales para encontrar una solución.



Los radares sin certificado de calibración.

“A partir de un reglamento de la ANT estamos suspendiendo estos radares hasta que sean debidamente calibrados. Necesitamos que la ciudadanía y transportistas, colaboren respetando las normas de tránsito y límites de velocidad establecidos en la Ley para prevenir y evitar accidentes”, dijo Luque.

# “Sin consensos” para reestructuración de rutas

## QUITO

POR JANETH CRUZ

“No hubo consensos”, lo dijo Jorge Yáñez, dirigente del transporte urbano de Quito, tras el anuncio del Municipio de reestructurar 15 de las 21 líneas que operan el Corredor Sur Occidental. “Presentamos una propuesta, pero la comunicación (con el Municipio) ha sido deficiente”. Al dirigente le preocupa que varias rutas se han acortado y otras se han extendido invadiendo sectores de otras operadoras. Esto provoca malestar porque la forma de pago se basa en la cantidad de usuarios movilizados.

“En el recorte o alargamiento de rutas lo más grave es el malestar en los usuarios”, añade. Por ejemplo, con las nuevas rutas obligadamente el usuario debe hacer transferencias. Si viaja de la Mena 2 hacia el Seminario Mayor, debe transferirse al Metro en La Magdalena, generando un pasaje adicional.



Buses de transporte de Quito.

Jorge Yáñez dice que la autoridad no debe olvidar que el servicio público es responsabilidad del Estado representado en el Municipio que está fuera de foco tomando decisiones sobre la base de calculadoras políticas, sin pensar en el bienestar del usuario”. Pide que se trate rutas y frecuencias con seriedad y pensando en el usuario.

# ¡Al Metro, una de las obras más costosas del país, no le dan mantenimiento!!

## QUITO

PORMARITZA GUEVARA

El 5 de febrero concejales levantaron la alarma de que el Metro no ha recibido mantenimiento desde el 31 de diciembre, 2024. Por la tarde la Empresa Metro de Quito (EPMMQ) indicó que los mantenimientos del sistema se cumplen regular y seguramente. Que los trenes, energía, señalización ferroviaria, estaciones y andenes cuentan con mantenimiento preventivo y correctivo a través de contratos vigentes con empresas internacionales y especializadas.

Para la contratación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de vías, túneles, ventilación y comunicaciones interna, que inició el 14 de agosto de 2024, informó que se declaró desierto porque la firma ganadora no cumplió con los requisitos para la firma del contrato y que la nueva contratación ya inició, pero no indicaron porque se han demorado tanto.

### LUEGO, ENCONTRARON FISURAS

Los pasajeros indicaron que el Metro reduce la velocidad. El 8 de febrero, el concejal Andrés Campaña desmintió a la operadora Metro Medellín-Transdev, que señaló que la baja de velocidad se debe a que se requiere que los trenes adapten sus frecuencias de llegada y no representa riesgo para la infraestructura.

Esa afirmación se desmiente mediante el informe del Consorcio Línea 1 Metro de Quito (CL1) que indica que detectaron DOS FISURAS EN LA DIAGONAL 4 de la estación El Recreo.

Se han profundizado debido a las vibraciones por el paso de los trenes y recomendaron reducir la velocidad para hacer la reparaciones hasta el 31 de enero. PERO... NO PODRAN

Fecha	Fisura	Longitud	Profundidad
11 noviembre 2024	1	60 mm.	15 mm.
	2	60 mm.	10 mm.
24 diciembre 2024	1	60 mm.	24 mm.
	2	60 mm.	13 mm.

HACER LAS REPARACIONES porque la EPMMQ finalizó el contrato con la empresa de soldaduras el 31 de diciembre, 2024. Dijeron que van a solucionar hasta el 16 de febrero y luego que hasta finales del primer semestre del año.

### Se suma la tercera fisura y sospechan que haya más

El 11 de febrero, el gerente informó sin mayor detalle que sus técnicos detectaron una nueva fisura entre las estaciones Solanda y Moran Valverde al sur del túnel. Comentó que “Seguramente la fisura tuvo menor complejidad. Fue atendida y pasó desapercibida”. Pero, el asesor ferroviario Raul Talavera señaló que puede deberse a fallas del material o un golpe violento. Toda es una confusión que asusta constatar en que manos está el Metro.



Rieles del metro.

# Las redes sociales y el transporte

## QUITO

POR JANETH CRUZ

Las redes sociales, están en boga en los últimos años, se han convertido en aliadas del transporte de pasajeros de Quito. Mensajes de texto o de voz en la aplicación de WhatsApp son claves al momento de enfrentarse a la delincuencia que golpea a muchos sectores del país.

La falta de agilidad en los controles policiales para enfrentar momentos críticos (como atracos o robos a los conductores, ayudantes y pasajeros), ha llevado a los transportistas a organizarse en grupos de chats de WhatsApp o redes sociales como X, Tik Tok, Instagram o Facebook.

Erick Brando, conductor profesional, dice que esta es la única manera para solventar los percances con la delincuencia. “Solo así podemos ayudarnos y socorrernos entre nosotros; esto es lo único que ayuda”, señala. Sin embargo, también llama la atención del resto de sus compañeros conductores para que haya más unión.

Lo dice frente a la falta de agilidad de la Policía. “Antes se podía ir a pedir auxilio a la UPC (Unidad de Policía Comunitaria); pero ahora no acuden, la Policía no actúa con diligencia. Lamentablemente, cuando la comunidad captura a un antisocial, en pocas horas o días es liberado”.



Erick Brando, conductor profesional

## Transporte urbano exige revisión de tarifa

### LOJA

POR ELVIS MERINO

Daniel Aguirre, gerente administrador del Consorcio de Transportistas Urbanos Ciudad de Loja que agrupa a 238 socios de las 4 operadoras, señala que están a la espera de que el Municipio presente el estudio técnico conforme a la normativa emitida por el MTOP para el incremento del

pasaje que se encuentra repesado desde 2014.

Aguirre explica que el nuevo cálculo de la tarifa arroja un valor por sobre los 47 centavos de dólar. En una reciente reunión con el alcalde Franco Quezada, se ha comprometido tener listo el estudio a finales de febrero para luego revisarlo, socializar, verificar y continuar con el proceso.

“El transportista al momento está viviendo una vida de miseria y sobreviviendo porque la tarifa no justifica una modesta rentabilidad”, acota.

Por su parte, Iván Ludeña, concejal del cantón Loja y presidente de la Comisión de Tránsito, considera justa la revisión de la tarifa; pero, lamentablemente a pesar de ser su trámite muy técnico se maneja políticamente, situación que ha originado más de un problema.

La tarifa urbana actual es de 30 centavos y el Cabildo dilata su revisión pese a las exigencias de los transportistas, señala.



Daniel Aguirre, Gerente del Consorcio.

## Troles eléctricos impactarían demanda

### QUITO

POR JANETH CRUZ

Como uno un “hito” para la modernización del transporte público en Quito califican las autoridades del Municipio la llegada del primer bus eléctrico a la capital. Si bien, este hecho marca un camino hacia la mejora del servicio público de pasajeros, en el sector del transporte urbano privado se empieza a generar inquietudes por la baja en la demanda de usuarios que esto podría ocasionar.

A Pedro Vélez, conductor profesional, le preocupa que la llegada de nuevas unidades pueda disminuir el flujo de pasajeros. “Estamos preocupados por la falta de trabajo y ahora, con la llegada de unidades eléctricas, se podría terminar el trabajo”, dice el conductor que labora en unidades del norte de Quito.

A la preocupación de Vélez también se suman los altos índices de inseguridad



Pedro Vélez, conductor profesional.

que se viven en el país. “Es demasiado duro y complicado, hay mucha inseguridad, hay personas maliciosas que se suben a las unidades a hacernos daño”. Hace un llamado urgente a las autoridades de seguridad para que se refuercen los controles. Recuerda que, en su labor, no llevan dinero en efectivo; la transacción por el cobro de la tarifa se realiza con boletos. 📌

# DESCUBRE LA DIFERENCIA



## REPUESTOS ORIGINALES SCANIA

Ya sea que su flota Scania transporte carga pesada o pasajeros, mantenerla en óptimas condiciones es esencial para el éxito. Los repuestos originales Scania son la garantía de un rendimiento superior, una durabilidad y la máxima seguridad en cada viaje.



**CONTÁCTANOS AHORA**



Camiones y Buses del Ecuador S.A.  
Av. Maldonado km. 13 y Calle S55-A.  
Quito - Ecuador  
[www.scaneq.com.ec](http://www.scaneq.com.ec)

# SCANIA



## YOLANDA QUINCHE: UN VIAJE DE APRENDIZAJE QUE INSPIRA MIS HORIZONTES

**V**iajé a España a recibir mi título de Master en Comunicación Corporativa. Este logro representa no solo un avance académico, sino también el fruto del esfuerzo, dedicación y el apoyo invaluable de quienes me han acompañado en este viaje.

Desde hace más de tres años, he tenido el privilegio de ser parte del equipo de **Revista Buen Viaje**, donde cada historia que escribo y cada imagen que capturo reflejan mi pasión por descubrir el mundo y comunicarlo de manera auténtica.

Mi formación académica me ha permitido no solo crecer profesionalmente, sino también aplicar un enfoque más riguroso y analítico a mi labor como periodista.

Este logro es un recordatorio de que el aprendizaje es un viaje continuo, uno que, al igual que los destinos que exploramos en esta revista, está lleno de retos, descubrimientos y recompensas.

Mi compromiso con la excelencia y la calidad en cada nota, sigue firme, y espero que este nuevo paso me permita contribuir aún más, no solo a esta extraordinaria revista, sino también a la comunidad en la que estoy inmersa.



Felicitaciones estimada Yolanda.

### AMBATO

## PUENTES PEATONALES EN AVENIDA BOLIVARIANA

POR YOLANDA QUINCHE

**L**a instalación de dos puentes peatonales mejora la seguridad de los ciudadanos y optimiza la movilidad y tranquilidad de los conductores.

La avenida Bolivariana es una ruta clave para el transporte público y privado. Con los nuevos puentes, los conductores pueden prever un tránsito más ordenado, evitando frenadas repentinas y situaciones de riesgo, lo cual garantiza una separación eficiente entre el flujo vehicular y peatonal.

Al reducir los puntos de conflicto entre peatones y vehículos, los conductores tienen mayor confianza y seguridad, mientras que el transporte público puede operar con menos interrupciones y mayor puntualidad.

Marco Jiménez, conductor de transporte público, expresó su satisfacción: "con los peatones utilizando los puentes, el tráfico es más fluido. Antes había accidentes y retrasos constantes porque la gente cruzaba por cualquier lugar. Ahora podemos manejar con tranquilidad y llegar a tiempo".



### BABAHYO

## EL PARQUE AUTOMOTOR SE INCREMENTÓ EN UN 21%

POR VÍCTOR ESPINOZA

**A**mbar Carrasco Padilla, directora (e) del Centro de Revisión, Renovación y Matriculación Vehicular de Babahoyo, informó que el parque automotor se incrementó en un 21,43% hasta fines de 2024 con relación al mismo periodo de 2023.

En 2024 se matricularon 18.688 unidades de las cuales 17.522 son livianos y 1.166 pesados divididos así: 655 camiones, 347 buses, 120 autobuses, 71 volquetes, 33 furgones, 28 tractocamiones, 6 plataformas, 4 grúas y 2 tanqueros.

La funcionaria manifestó que de los matriculados en 2012 del sector público y los 16.676 particulares,

sólo el 2% no aprobaron la Revisión Técnica Vehicular (RTV) y de manera temporal estuvieron en la etapa condicional hasta que corrijan las fallas existentes.

En enero de 2025 comenzó la RTV y la matriculación para todos los dígitos; pero, desde el 3 de febrero se retomará el proceso con placa del dígito 1.



120 autobuses y 347 buses matriculados.

**ESMERALDAS**

POR JORGE RICARDO CORNEJO

**GOBERNADOR DECLARADO PERSONA NO GRATA POR FEDERACIÓN**

La decisión se produjo en respuesta a un documento emitido por el gobernador Javier Buitrón, en el que, según los transportistas, se les acusa de presuntos vínculos con actividades delictivas como el lavado de activos y cuestionando su capacidad para participar en el proceso de contratación de la vía Esmeraldas-Quinindé.

Carlos García, representante de los transportistas, rechazó las acusaciones y afirmó que presentó un informe al ministro de Transporte y Obras Públicas, Roberto Luque, desmintiendo las afirmaciones de Buitrón. Anunció que iniciarán acciones legales contra el Gobernador para que sustente con pruebas los señalamientos.

“Estas acusaciones no solo afectan nuestra reputación, sino que intentan desacreditarnos y bloquear nuestra participación en un proyecto clave para el desarrollo de la provincia”, señaló García.

Hasta el cierre de esta edición, ni Javier Buitrón ni su equipo de comunicación han emitido declaraciones.



Asamblea Frente de Transportistas

**APERTURA DE LA TERMINAL TERRESTRE DE QUININDÉ**

La inauguración de esta importante instalación al servicio de la ciudadanía y el transporte de pasajeros, se logró luego de varios inconvenientes y traspies desde administraciones municipales pasadas.

La actual administración del GAD Quinindé busca mejorar el ordenamiento en materia de tránsito, para lo cual mediante socialización, dio un primer paso poniendo en funcionamiento la Terminal Terrestre.



Terminal Terrestre de Quinindé.

Las empresas que empezaron a operar mencionan que todavía se debe ordenar y organizar ciertas cosas. Los encargados deben dar directrices claras y organizar la correcta operatividad en turnos y frecuencias para la salida de unidades.

Usuarios mencionaron que a la infraestructura le falta mucho en la parte posterior donde están los andenes de abordaje. Julio Zambrano opina: “Cómo puede ser que no haya visera y tenemos que mojarnos para subir al bus y eso que estamos pagando un valor por utilizar el servicio de las instalaciones”.

En tanto que varios transportistas consultados por este medio manifestaron que todo lo que sea progreso y orden en el cantón palmicultor tiene que tener apoyo.

**GUAYAQUIL**

POR LUIS RUIZ

**IMPUESTO A RODAJE RETROACTIVO VUELVE A COBRARSE**

La ATM inició el cobro del impuesto al rodaje con carácter retroactivo de los últimos 4 años con exenciones y pagos mínimos, entre el descontento de los guayaquileños que no ven prosperidad en las calles, pero sí un cúmulo de tributos. Desde el pasado 24 de enero, quienes gestionen su turno para matriculación, deben cancelar el impuesto.

Este tributo, cuya facultad de recaudación fue otorgada a la ATM mediante la Ordenanza publicada el 22 de enero en el Registro Oficial, aplica para los más de 750 mil vehículos de Guayaquil: motocicletas, autos, transporte pesado, público y comercial, según la base de datos de la ANT.

“Es increíble; hay siniestros de tránsito, muchos semáforos son inútiles, hay pocos uniformados y quieren seguir recaudando plata por casi nada del servicio primario”, dijo Fernando Carrillo, un usuario molesto.

Durante el 2024 solo 265.427 carros se matricularon. Para 2025, la recaudación dependerá de la cantidad que lo haga. El monto a pagar dependerá del avalúo del vehículo según el SRI. Puede consultar y realizar el pago en línea ingresando a la Web con su usuario y clave.

**CRISIS QUE REPERCUTE EN URBANOS Y LA CIUDAD**

El recorrido que Absalón Mora disfrutaba manejando su bus de la Línea Gran Colombia, ahora es aburrido y largo. No hay pasajeros, por ende no hay circulante. El carro sigue su desgaste mecánico y la situación crítica lo tiene con un sombrío esperar en un panorama nada alentador.

La crisis del transporte público en Guayaquil afecta la economía de la ciudad. Esto se debe a que un servicio deficiente y peligroso afecta la salud, el tiempo y la economía de los ciudadanos, lo afirma Ricardo Onofre, caudillo de los buseros de Guayaquil.

La crisis se manifiesta por: rutinas deficientes, falta de unidades, transporte urbano colapsado, dificultades para llegar a tiempo, estudiantes que deben buscar alternativas para asistir a clases.



Un bus que contamina.

A la par, Onofre reniega que la Fetug lleve meses encasillada en la misma traba de no poder subir el pasaje del bus y por eso el servicio no mejora. Pero, la ciudad no se inmobiliza por pugnas dirigenciales y su gente tampoco. Hay quienes deben marcar el tarjetero y así truene o relampaguee, deben acudir a sus trabajos. Lo hacen en taxis incurriendo en un gasto mayor que afecta su economía.

El 70% de los porteños utilizaba transporte público hasta el pasado 2024; el porcentaje amigable por un sistema deficiente.

## GUAYAQUIL ◆◆

### TRES LÍNEAS DE COOP. AMAZONAS QUEDAN FUERA

POR LUIS RUIZ

Centenas de usuarios quedaron estupefactos cuando esperaban en los paraderos las líneas 54, 118 y 73, de la Cooperativa Río Amazonas, las cuales ya no podrán movilizar personas.

La ATM reitiró el 31 de enero su disposición tras el fallo de un juez de garantías penales de Guayas, que negó la acción de protección presentada días atrás por la Río Amazonas.

Para el magistrado no existe vulneración de derechos por parte de la autoridad: "La ATM, en el marco de la ley, ratifica la medida. Las rutas (54, 73 y 118) no pueden ser operadas por la Coop. Río Amazonas, por carecer de un título habilitante vigente". En



Bus de Coop. Río Amazonas.

caso de incumplimiento, se procederá con las sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), señaló vía redes sociales.

Este desenlace agrava la tensión entre Cabildo y dirigentes del transporte urbano, en un momento en el que la tarjeta La Guayaca comenzó a usarse en la Metrovía, pero está pendiente implementar en los buses. El Municipio niega que sea una retaliación porque fue esta Cooperativa la lideresa en el paro urbano del 2024 que trastocó la cotidianidad de los porteños.

## LAGO AGRIO ◆◆

### 44 AÑOS CUMPLE COOP. PUTUMAYO

POR CARLOS NAVARRETE

La directiva de Cooperativa de Transportes Putumayo, pionera en Sucumbíos, tiene el nuevo objetivo de cubrir rutas a ciudades como Huaquillas o Cuenca. Con sus rancheras y buses modernos, tiene frecuencias a casi todo el país, explica Ing. Kléver Vega, gerente desde enero de 2024, junto con Guillermo Freire, presidente.

La Putumayo inició su servicio hace 44 años, desde Lago Agrio hacia varias ciudades, cuando la vía a Quito era apenas lastrada. En la actualidad posee 35 rancheritas que cubren toda el área rural de Sucumbíos y 133 unidades de servicio intracantonal, intra e interprovincial, con frecuencias día y la noche. "Hoy, con 14 unidades modernas cuyo

eslogan es 'A otro nivel', prestamos servicio de súper calidad", explica Vega.

La inclusión social es otro objetivo que lo llevamos a efecto, explica. Se refiere al servicio de transporte gratuito para personas con enfermedades catastróficas que periódicamente viajan a Quito y "que nosotros lo hacemos con gusto". El Gerente, se guarda algunas sorpresas en las que están trabajando, "a su debido tiempo les informaremos", señala.



Festejando los 44 años de servicio.

## RIOBAMBA ◆◆

POR GLENDA REA

### CONDUCTORES FACILITAN EL TRASLADO EFICIENTE A ESTUDIANTES

La Cooperativa de buses El Cóndor, fundada en 1954, brinda sus servicios desde Riobamba a diferentes cantones y sectores rurales de la provincia de Chimborazo como Sixipamba, Pulinguí, Silveria, sirviendo a un total de 11 comunidades.

La comunidad de San Rafael es el punto de partida hacia la Sultana de los Andes. En horas de la mañana sus principales usuarios son los estudiantes. Para alcanzar a servirlos y porque han incrementado los pasajeros, hoy tienen una nueva autorización de cambiar de turno cada 5 minutos.

Los conductores han observado que la mayoría de sus pasajeros son estudiantes que llevan instrumentos musicales y que, cada vez que se bajan en la última parada

intercantonal, deben tomar un bus urbano para llegar al instituto de música. Por esta razón y para mejorar la calidad de servicio, actualmente los estudiantes son llevados hasta su lugar de destino.

Carlos Díaz, presidente de vigilancia, señala: "somos socios comprometidos en brindar un mejor servicio. Agradezco a la autoridad competente que aprobó estas dos peticiones, los cambios de ruta y la nueva parada a los estudiantes".



Mejoran el servicio en beneficio de los estudiantes.

### COOPERATIVA PATRIA MODERNIZA SU FLOTA DE BUSES

La Cooperativa Patria, actualmente cuenta con 72 unidades y cada año renueva una parte de su flota. Esta vez son seis unidades Hino AK e Hino RM con motor posterior. Las otras marcas de su flota son: Scania, Yutong, Volvo y Mercedes Benz. Son buses para 42 pasajeros que ofrecen mayor amplitud entre asientos, mejorando la comodidad, a diferencia de la competencia que arregla la disposición de asientos para aumentar a 50 pasajeros, generando incomodidad.

Ing. José Luis Suárez, vocal del Concejo de Vigilancia y administrador de la Estación de Servicios, señala que "la empresa también posee una estación de servicios y taller, donde contamos con: alineación, balanceo, lubricantes, cambio de acei-



Trans. Patria renuevan 6 unidades.

te, venta de llantas, todos los insumos para el mantenimiento de las unidades propias y también estamos al servicio de la comunidad".

La inversión en los nuevos buses significa el esfuerzo y compromiso por parte de los socios, quienes tienen expectativas de mejorar y fortalecer la reputación e imagen para que la "Patria" continúe en la preferencia de sus usuarios.

**JIVINO VERDE**
**“EL PROYECTO” ES PARADA OBLIGADA**

POR CARLOS NAVARRETE

Jivino Verde, es un punto estratégico para transportistas y pasajeros que se trasladan hacia Shushufindi, Lago Agrio, Joya de los Sachas y El Coca. Es la parada obligada de las cooperativas de transporte locales: Ciudad del Coca, Alejandro Labaka, Petrolera Shushufindi y Putumayo; pero también del transporte interprovincial que va desde El Coca y Shushufindi hacia el interior del país.



Fritadería “La Gatita”.

Jivino Verde, recinto más conocido como “El Proyecto”, en cuya calle principal, se asientan establecimientos comerciales y, sobre todo, puestos de comida y especialmente la tradicional fritada.

Al ser un punto tan transcurrido y popular, las empresas se detienen algunos minutos para dejar pasajeros y esperar a que vengan otros vehículos con más usuarios para llevarlos al Coca o Shushufindi.

En esta parada suben vendedores de agua de coco, empanadas de verde y la tradicional fritada al precio de un dólar por una pequeña funda. Mientras que a quienes quieren servirse su más fritada en un puesto de comidas, se la venden en 4 y 5 dólares y quedan satisfechos con este delicioso plato, servido con mote y ensalada. Exquisito.

**AYANGUE, SANTA ELENA**
**OPERADORES TURÍSTICOS APUNTAN A LAS VACACIONES**

POR LUIS RUIZ

En la Costa iniciaron las vacaciones. “Durante febrero, marzo y abril, el turismo despunta, en especial los fines de semana”, dijo Zamira Pincay de Supertourin, microempresa de transfers turísticos. Pese a que hay mucha competencia que obliga a abaratar fletes, mira con optimismo el resurgir del negocio.

Las furgonetas de la compañía son para 10 personas. Un viaje “full day” a Ayangue con paseo por la bahía, coctel de bienvenida y almuerzo cuesta USD 45 por persona. Para la turista Irene Andrade el combo es perfecto, y por un valor extra, hay un paseo en bote para observar las ballenas jorobadas y otras maravillas de la naturaleza. Pero, también tienen barreras como el mal estado de

las vías entre Sierra y Costa, por lo cual solicitan a las autoridades mejorarlas.

En otro caso, una van turística de Vanservice a Cuenca para 12 personas, día completo, visitas al mirador y la Chorrera entre otros atractivos morlacos, cuesta USD 50. La vía a la Atenas del Ecuador por el Cajas está en perfectas condiciones y la proximidad hace que Cuenca esté entre los destinos favoritos de los turistas costeos.



Turistas paseando en bote.

**MACHALA**
**OPERADORAS DE TURISMO REQUIEREN AUTORIZACIÓN PARA SUS VEHÍCULOS**

POR FRANCISCO CELI

El sector turístico en el último año tuvo dificultades para mantenerse. Uno ellos es el transporte turístico especializado, indica Nancy Serrano de la Cámara de Turismo de El Oro y gestora turística privada.

Las operadoras de turismo para movilizar clientes hacia los destinos requieren de vehículos exclusivos; pero resulta que siendo empresas legales no están autorizadas para tener unidades de transporte propias, explica Nancy Serrano de la operadora Turiskkan.

El problema tiene su origen en la presión permanente que ejercen las federaciones de transporte de pasajeros que reclaman la categoría de

transporte turístico, cuando en realidad no lo son.

Turiskkan, para operar su flota de busetas para sus clientes, utiliza vehículos de propiedad de sus socios, quienes deben realizar malabares jurídicos para obtener los permisos para desplazarse. Para Nancy Serrano, que administra vehículos modernos con asientos para 3 hasta 15 turistas, esa limitante legal es un desafío a superar y espera que el Estado corrija.



Unidad utilizada para los turistas.

**NOTA DE PESAR**
**ABG. FANNY BUÑAY DE VALDIVIEZO**

Cooperativa de Transporte Intraprovincial de Pasajeros Presidente Eloy Alfaro, expresa su sentida nota de pesar y se solidariza con los familiares y en especial con su esposo Ángel Valdiviezo, su hija Viviana Valdiviezo y Carlos Alfredo Buñay socios de nuestra Institución.

Atentamente  
Abg. Roberth Espín Presidente  
Lic. Patricio Andrade Gerente

Durán, 28 de enero de 2025





## Tipos de furgones para camiones de carga liviana y pesada

### RIOBAMBA

POR GLENDA REA

Los camiones que van a trabajar con furgones para carga están divididos en livianos, medianos y pesados. Para equiparlos se debe considerar el permiso de ingreso al centro de las ciudades para que no excedan el rango permitido. Por esta razón los furgones deben fabricarse cumpliendo las medidas dispuestas por la Norma y la Ficha Técnica del Fabricante del camión. Se toma en cuenta varias características como el peso de la carga más la estructura del furgón, el largo y ancho.

El cliente es el encargado de informar que tipo de producto o material va a transportar, y con esa información se lo asesora para brindarle un furgón que soporte el trabajo diario.

La garantía del furgón generalmente es de 5 años. Previo a la entrega, no debe presentar problemas de estructuración y debe pasar las pruebas de agua, para evitar filtraciones que puedan ocasionar daños a la carga interna.

El Ing. Byron Haro Córdova, jefe de producción de Carrocerías HARCOR, quien lleva varios años fabricando furgones, señala que los camiones de carga liviana son considerados hasta de 3,4 toneladas y son los que pueden ingresar a la ciudad. Los de carga mediana van de 3.5 a 5 toneladas y pueden ingresar a la ciudad con ciertas restricciones.

Para los dos tipos de transporte se diseñan furgones, plataformas y cajones metálicos con puertas abatibles apropiados para transportar botellones de agua o productos de ferretería.

Los camiones de 6 a 12 toneladas de carga pesada y las carrocerías se subdividen en dos:

**Furgón de carga seca** para transportar productos de línea blanca, material de ferretería, sacos de maíz, harina, y mucho más.

**Furgones de alimentos:** son frigoríficos construidos con acero inoxidable,



Los furgones tienen infinitos usos.

mantienen productos perecederos como lácteos y carnes a temperatura controlada. Están diseñados para transportar productos cumpliendo las normativas sanitarias y de conservación para no romper la cadena de frío.

### Tiempo y costo para la fabricación de furgones

La fabricación de un furgón para un camión de 3,4 hasta 5 toneladas es de

dos semanas, y los precios oscilan de USD 2.500 hasta 5.000. Los furgones de carga mediana los precios oscilan de USD 5.500 a 6.500; mientras que el furgón para carga pesada en un camión de 12 toneladas, se fabrica en cuatro semanas y está por los USD 8.000, dependiendo del tipo de material, volumen de carga y de los accesorios como luces LED, KIT de Seguridad y demás accesorios que requiera el cliente.

# Quito tendrá nuevos troles eléctricos

**E**l 13 de enero llegó el primero, marca Yutong de procedencia china. Se sabe que llegarán 59 más. Cuentan con una batería de 75 km. de autonomía, capacidad para 160 pasajeros, 32 asientos, espacio para silla de ruedas, 20 cámaras de video vigilancia, pantallas internas y ruterros para información, botón de pánico, señalética inclusiva. Miden 18,25 m. de largo y pesan 19.700 Kg. Estas unidades reemplazarán a los troles originales que han superado con creces su vida útil, pues llegaron a Quito en 1995.

El alcalde Muñoz señaló que la tercera placa, las mejoras viales, la extensión de rutas y frecuencias que empezarán a funcionar este 2025,

con el sistema integrado de recaudo que estará implementándose desde finales del primer semestre hasta fin de año, se van cumpliendo las metas de movilidad.

Los nuevos troles fueron adquiridos por la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito con el apoyo de la oficina de la Naciones Unidas a través de la Agencia UNOPS.



Primer articulado eléctrico para Quito

# Primeros troles de Quito son chatarrizados

**H**ace 30 años, en 1995, llegaron a Quito los troles Mercedes Benz adquiridos en la administración del exalcalde Jamil Mahauad. Su llegada fue muy novedosa pues al verlos circular por la avenida 10 de Agosto que fue especialmente preparada con el carril central para los troles, la gente sentía que la ciudad se había vuelto muy moderna.

En efecto así fue, con este nuevo sistema nuestra Capital se convirtió en referente para Sudamérica y hasta algunas ciudades pidieron asesoría a los técnicos encargados y dirigidos por el Ing. César Arias.

Hoy, en el 2025, los fortísimos troles, tal vez por falta de un mejor mantenimiento y también porque su vida útil ha sido sobrepasada con creces,

están siendo chatarrizados y reemplazados por otros como el nuevo articulado eléctrico que llegó el pasado enero.

La alcaldía informó que al menos cinco trolebuses serán mantenidos para que exista una referencia histórica como la Unidad 01 que será repotenciada y otras que servirán como ludotecas. También indicó que permanecerán circulando 20 en la flota actual.



La chatarrización es inevitable.

# CEDINAP CIA. LTDA. organismo de inspección vehicular está de aniversario

## RIOBAMBA

“Como no recordar aquel momento importante de la obtención de la ACREDITACIÓN en noviembre 2018. Más que una celebración, fue la obtención de un verdadero compromiso con el sistema de calidad, con los clientes y con la seguridad en la fabricación e importación de vehículos”.

Así describe el Ing. Pablo César Sinchiguano, coordinador técnico de CEDINAP, al cumplir un año más de la obtención del aval del Servicio de Acreditación Ecuatoriano (SAE) y de la Agencia Nacional de Transito; siendo el único organismo de inspección de vehículos en Chimborazo. Desde Riobamba brinda servicios técnicos a nivel nacional en procesos de Evaluación de la Conformidad mediante inspección de vehículos de acuerdo a:

- RTE INEN 043 (2R) / NTE INEN 1668 (1R) Vehículos de transporte pú-

blico de pasajeros intrarregional, inter e intraprovincial.

- RTE INEN 038 (2R) / NTE INEN 2205 Bus Intracantonal urbano.
- RTE INEN 041 (2R) Vehículos de transporte escolar.
- NTE INEN 2902 Vehículos para transporte turístico. Requisitos.
- NTE INEN 1155 Vehículos automotores, dispositivos para mejorar o mantener la visibilidad. (Luces).
- NTE INEN 2664 Vehículos Automotores fabricantes de carrocerías

metálicas para vehículos de transporte de pasajeros. Requisitos.

- RTE INEN 034 (4R) Elementos de seguridad en vehículos automotores.

Sus operaciones se han consolidado basados en la experiencia y competencias técnicas requeridas, con el fin de realizar un trabajo eficiente buscando generar satisfacción a sus clientes.

Hacemos extenso nuestro saludo y felicitación en el sexto aniversario de este importante organismo de inspección. 🎉



Ing. Pablo César Sinchiguano.



Inspecciones de bus.



## Analy Aviles

Es una linda quiteña de 32 años.

“Mi profesión de Internacionalista y Ciencias Políticas la ejercí por seis años en la Defensoría Pública de Movilidad Humana, ayudando a los extranjeros a regularizarse en el país.

“Luego, se me abrieron oportunidades en Miami como Presentadora de TV en un canal de fútbol. He locutado en una radio y hago modelaje, una afición que la tengo desde los 12 años. Actualmente modelo para varias marcas tanto en Ecuador como en Miami.

“Me gusta mucho lo que hago. No comparto la idea de que si uno estudió una carrera siempre debe dedicarse a esa profesión sin darse cuenta que tiene más talentos y habilidades y no los explota. A mí me gusta descubrir en mí misma que soy multifacética y puedo hacer varias cosas que no estudié, pero para las que soy buena.

“En esta experimentación continuo y hoy me desenvuelvo como broker de seguros. Puedo decir que me ha ido muy bien, y en lo que no ha sido así, he aprendido y sigo creciendo. Siempre he aprovechado las oportunidades. En un futuro yo me veo con mi propio negocio haciéndole crecer. Mi lema es hacer las cosas con amor.”



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](http://www.durallanta.com)

# CRÉDITO SOBRE RUEDAS®



**0%** \* + **TASA**  
ENTRADA \* + PREFERENCIAL \* +

**Aprobación**

**Inmediata\***

**TE ESPERAMOS QUITO | GUAYAQUIL | CUENCA**

\*Beneficios válidos para los modelos HD78 URBANO | EX10 | PAVISE 10T

\*Aplican restricciones. Beneficios válidos por tiempo limitado o hasta agotar stock.

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](http://www.hyundaicamiones.com.ec)

 **HYUNDAI**  
CAMIONES & BUSES

**Vehicentro** | **SINOTRUK**

# LA TIGRA

LUCÍA YÉPEZ  
MEDALLISTA  
OLÍMPICA



LA **POTENCIA** QUE  
LEVANTA AL **ECUADOR**

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

☎ 032 994 740



[www.sinotruk.com.ec](http://www.sinotruk.com.ec)