

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

171



24 DE JUNIO DÍA DEL CONDUCTOR

- ◆ LA CAJA COMÚN:
BENEFICIOS Y FRACASOS
- ◆ POLÍTICA DE COBROS PARA
SU FIRMEZA FINANCIERA
- ◆ VUELVE CHATARRIZACIÓN
PARA VEHÍCULOS
COMERCIALES

33
años



Teojama Comercial

Desde 1963

PORQUE SI TIENES UN
HINO
LO TIENES TODO



AHORRO
DE COMBUSTIBLE

GARANTIA
EXTENDIDA

SOPORTE
TOTAL

TECNOLOGÍA Y MARCA
100% JAPONESA





+ AÑOS TRABAJANDO JUNTOS
VALOR POR TU CAMIÓN
RENDIMIENTO POR KILOMETRO



AGENDA UNA
CITA AQUÍ



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

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

CONTENIDO



5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL 16 años después de la Caja Común

10 NOVEDADES

12 NOTICIAS NACIONALES

18 ZONA DE DERRUMBE

20 PUENTE ANGOSTO

22 CIRCULACIÓN OBLIGATORIA Evite riesgos y catastrofes en los puertos marítimos

24 CONDUCTORES Día del chofer ecuatoriano

29 CEDA EL PASO

30 SEGUIMIENTOS Competencia de administración de vías y tarifas

33 LA CHICA DE LA PORTADA

34 SOBRE LA MARCHA

38 PIONERO Samuel Leopoldo Rivera

40 LO TÉCNICO El Internet de las cosas

41 CARROCEROS

42 HUMOR



33 años recorriendo caminos: el legado de Buen Viaje en el transporte nacional

Celebramos con orgullo 33 años de recorrer incansablemente las rutas del país, acompañando y apoyando al transporte nacional en cada kilómetro. Nuestra historia comenzó en 1992, cuando nació la Revista Buen Viaje con el objetivo de especializarnos en anuncios clasificados para los propietarios de unidades que deseaban vender sus costosos camiones o buses. Sin embargo, al analizar a fondo el entorno y las necesidades del sector, comprendimos que podíamos aportar mucho más. Observamos que los grandes diarios nacionales y locales no ofrecían una visión constructiva sobre la actividad de los transportistas.

Tras una exhaustiva investigación de las publicaciones existentes, notamos que la mayoría se centraba en noticias negativas, accidentes y reclamos, dejando de lado los logros y esfuerzos de quienes mueven el país. Así nació la misión de BUEN VIAJE: ser el medio que visibiliza y reconoce el trabajo, sacrificio y dedicación de los transportistas, mostrando sus historias de superación y éxitos, además de informar sobre los desafíos que enfrentan.

Nuestro recorrido comenzó en las calles de Quito, visitando personalmente las oficinas de las principales empresas de transporte. Con el tiempo, fuimos extendiendo nuestra cobertura por todo el país, conformando una base de datos que hoy es nuestra columna vertebral y nos permite llegar a cada rincón donde el transporte es vital. Durante estos 33 años, hemos llevado un mensaje de optimismo y acompañamiento a los transportistas, incluso en los momentos más difíciles de la historia nacional. Hemos sido testigos de episodios complejos, como la pandemia y los recientes ataques a los transportistas, que han puesto a prueba la resiliencia del sector. En cada etapa, hemos destacado el valioso aporte de los conductores, quienes, a pesar de las adversidades, mantienen en movimiento la economía y la vida del país.

Este recorrido 33 no habría sido posible sin el respaldo de las marcas auspiciantes que han confiado en nosotros como el principal canal para llegar al sector transporte. Podríamos afirmar que no hay marca importadora de vehículos comerciales que no haya sido nuestro auspiciante.

Hoy, renovamos nuestro compromiso de seguir acompañando al transporte ecuatoriano, convencidos de que, mientras el país siga avanzando, BUEN VIAJE continuará recorriendo las rutas, celebrando los logros y afrontando los desafíos junto a quienes hacen posible el movimiento de Ecuador. Gracias a todos por su apoyo y por permitirnos ser parte de esta gran familia del transporte nacional.



www.revistabuenviaje.com.ec

NR. 171 JUNIO - JULIO 2025

Revista Informativa de circulación nacional y sin costo para la transportación terrestre del Ecuador

RESPONSABLE

MARITZA GUEVARA

GRUPO COLABORADOR

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

ENTREVISTAS Y REPORTAJES

JACQUELINE CALDERON	MARÍA MOGOLLÓN
FRANCISCO CELI	ANA MARÍA MONCAYO
BOANERGES COLOMA	CARLOS NAVARRETE
RICARDO CORNEJO	LEONOR PEÑA
JANETH CRUZ	YOLANDA QUINCHE
VÍCTOR ESPINOZA	MARLON RUALES
ELVIS MERINO	LUIS RUIZ

MODELO PORTADA

FERNANDA NARVÁEZ / 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 • 0999817129

Email: maritza.g@revistabuenviaje.com.ec

DISTRIBUIDORES LOCALES

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

DIRECCIÓN

Av. Gonzalo Pizarro y Machala, Tumbaco - Quito

ENCUÉSTRANOS 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.

CAJA COMÚN: 16 años después de su regulación y el efecto en los pasajes

EN AGOSTO DE 2008 SE EMITIÓ LA NUEVA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (LOTTTSV), QUE DISPONE LA OBLIGACIÓN DE LA "CAJA COMÚN" A TODAS LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE". EL ESPÍRITU FUE PROMOVER QUE PASEN DEL OFICIO ARTESANAL A UNA PROFESIONALIZACIÓN EN SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE.

QUITO

POR ARQ. RODRIGO TORRES

Ni los operadores públicos ni los privados pueden mostrar una buena práctica luego de 16 años de experimentos, errores y experiencias con tenues resultados. La mayoría ha adquirido monitoreo de flotas y contadores de pasajeros que son buenos ejercicios técnicos en electrónica y telecomunicaciones, pero no financieros y de producción de servicios de transporte.

Para lograr que los operadores se vuelvan profesionales son importantes tres aspectos: capacitación, regulaciones claras e inversiones sustentadas en tarifas reales.

La capacitación no es posible en Ecuador, porque aún no tenemos ningún sistema de ciudad catalogado como exitoso. Existen experiencias de otras ciudades donde también hay dilatados procesos sin el éxito deseado como: Bogotá, Lima, Buenos Aires, Santiago, México, donde luego de 16 años, finalmente, están encontrando el camino. Brasil, tal vez, es donde hay que acudir, porque allí se conjuga la capacitación de los operadores desde hace 40 años, con reglas claras por parte del Estado y las Municipalidades desde 1996, e inversiones programadas cada 10 años con base en modelos de gestión europeos adecuados a Latinoamérica, tecnología y tarifas reales despolitizadas y sin subsidios.

Hay demasiado punto negativo

El espíritu de la LOTTTSV ha sido borrado por el propio Estado y las municipalidades, pues se ha extendido la vida útil de los vehículos de servicio público a 20 años, aún se permite importar

tecnología Euro III, no se mejoran los combustibles, no se determinan los modelos de gestión para implementación de tecnología para el recaudo electrónico, no se logra poner reglas para que los operadores se profesionalicen, no se capacita a funcionarios públicos a nivel académico, no tenemos maestrías universitarias para la planificación y operación de transporte.

Los buenos ejercicios iniciales entre 1996 y 2008

Eran el Trolebús de Quito y la Metrovía Guayaquil; pero hoy ya no lo son. Vino el Tranvía de Cuenca en 2020 y el Metro de Quito en 2024 para mostrar lo que es necesario hacer para reiniciar esta visión.

Los ejercicios más notorios por parte de los operadores privados son tres: la Cámara de Transporte de Cuenca con una inversión en tecnología de USD 5.000 y 6.000 por bus en 2010; el SITU de Loja con una inversión aproximada de USD 5.000 por bus en 2020 y, actualmente, el Consorcio MIO de Santo Domingo con una inversión aproximada de USD 7.000 por bus. Guayaquil hoy apuesta a una concesión privada a nivel de ciudad que ha marcado oposición de los operadores privados y, Quito no logra hacer que el sistema del Metro sea seguido por todos los transportistas incluido su propio Trolebús.

En conclusión, el Estado y las Municipalidades no logran establecer reglas claras en lo administrativo, financiero, tarifario y tecnológico. Como consecuencia, pierden credibilidad de los operadores privados y de los usuarios que se ven frustrados por el servicio que reciben.



QUITO: Tecnología de Singapur y España.



GUAYAQUIL: Tecnología de Argentina y Colombia.



CUENCA: Tecnología de España (Tranvía) y Korea - Brasil (Cámara de Transportes de Cuenca)



SANTO DOMINGO: Tecnología de Brasil



LOJA: Integrador local con varias tecnologías

Inversiones, dificultades y logros tanto administrativos como económicos

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

En Cuenca, los correteos y la guerra del centavo en el transporte urbano son cosa del pasado. Hace 16 años comenzó a aplicarse la caja común que ha permitido mejorar la calidad del servicio. Significó la sustitución de los ayudantes o chulíes por tarjetas electrónicas para el cobro del pasaje.

La Ley de Tránsito dispone el uso de medios de pago electrónicos para el cobro de pasajes en jurisdicciones con población mayor a 200 mil habitantes.

El proceso no ha sido fácil y ha exigido grandes inversiones, nuevas normativas locales, voluntad política y sensibilidad de la clase del volante. Las siete operadoras que integran la Cámara de Transporte han invertido más de USD 11 millones. Cabe mencionar que, en 2018, con el fin de mejorar la calidad del servicio, se aprobó una ordenanza que obligó la renovación de la flota. Esto significó una inversión de 60 millones de dólares.

Diego Idrovo, presidente de Cámara comenta que esta modalidad permitió una distribución más equitativa de ingresos. Antes, las unidades con mejores rutas tenían más ingresos, mientras que aquellas con menos ingresos, competían por ganar pasajeros. “Lo último en lo que se pensaba era en la calidad del servicio y en la seguridad del pasajero”, reconoce.

En 2008 la Cámara adoptó el nuevo modelo

Se hizo una valoración económica y establecieron compensaciones. Realizaron la redistribución interna de rutas para que todas las operadoras recorran igual cantidad de kilómetros.

La Caja Común nació con el sistema integrado de recaudo (SIR) que permite mejorar la planificación, control y operación del servicio. Además, el cobro del valor exacto del pasaje. La recaudación que al inicio era con monedas, avanzó hacia un modelo híbrido que aceptaba también tarjetas electrónicas.

Sin embargo, la viveza criolla no dejaba de sorprender; en el conteo de lo recaudado encontraban arandelas, monedas de otros países y otros metales. La evasión era otro problema a enfrentar.

Debieron librar una batalla judicial con el comité de usuarios del transporte urbano, que exigía el derecho de pagar con monedas. Finalmente, en 2018 se estableció el uso exclusivo de tarjetas para el recaudo urbano.

El SIR integra medios de pago, hardware, software, red de telecomunicaciones, recaudo de tarifas, maneja información sobre ingresos, audita cuentas y genera estadísticas sobre demanda de pasajeros.

Cuenca es la única ciudad donde funciona un sistema de recaudo propio para todas las operadoras urbanas. Los 475 buses urbanos realizan entre 320 mil y 350 mil viajes diarios, cubriendo 38 rutas y aproximadamente 2.800 paradas. Los conductores están uniformados y debidamente identificados con sus credenciales. El sistema anuncia la proximidad de cada parada en español e inglés.

Venta y recarga de tarjetas en toda la ciudad

Los locales bien identificados poseen dispositivos tecnológicos que verifican el pago y están autorizados por la Empresa de Movilidad Emov.

También está garantizado el cobro de media tarifa para menores de 18 años, estudiantes, discapacidad y adultos mayores. Para cada categoría existe un color de tarjeta. El costo del pasaje urbano es 35 centavos, valor que incluye el subsidio de 4 centavos por pasaje que asume el GAD Municipal.

Patricia Espinoza, es usuaria recurrente del transporte urbano desde hace 40 años. Afirmo que el uso de la tarjeta electrónica ha sido de gran ayuda y ha obligado a los usuarios a educarse. Valora la posibilidad que da el sistema para conocer el saldo disponible cada vez que se pasa la tarjeta por el lector. Antes, había que buscar monedas y se demoraba en colocarlas; “ahora, es más ágil y hasta nos podemos prestar las tarjetas entre los pasajeros”, comenta.



Caja común de Cuenca.

Transporte urbano **obtiene beneficios** con la creación del Consorcio

LOJA

POR ELVIS MERINO

La Caja Común en el transporte urbano de la ciudad de Loja se implementó en 2014 por medio de la expedición de una Ordenanza municipal, la cual determinó cuatro compromisos que deben cumplirse estrictamente: 1) Integrarse en un Consorcio de Transportistas Urbanos. 2) Crear una Caja Común. 3) Traer buses nuevos y 4) Implementar un sistema de información al usuario. A la par, se revisó la tarifa general de 25 a 30 centavos vigente hasta hoy.

Juan Pablo Chiriboga, titular de la Cooperativa de Buses 24 de Mayo y recientemente electo presidente del Consorcio de Transportistas Urbanos “Ciudad de Loja” que agrupa a 238 socios y buses de 4 empresas cuyas unidades, diariamente, mueven una media de 400 usuarios en cada una, señala que esta nueva estructura constituyó el inicio de la modernización del transporte urbano. “No ha sido fácil, problemas se han presentado, pero por el bien de todos van superándose”.

Logros a destacar

Lo más importante y que los usuarios reconocen, es haber eliminado el “correteo” de buses por la llamada “guerra del centavo”, reduciéndose casi a cero el índice de accidenta-

bilidad que había anteriormente, lo que ha sido bien visto por la ciudadanía. “En la caja común, ahora, se recauda el dinero en conjunto y luego se reparte entre todos con distribución igualitaria”.

Chiriboga destaca que el recaudo está previsto en la Ley. La resolución de la ANT lo establece mediante un sistema electrónico con tarjeta, pudiéndose implementar otras formas de pago como el Código QR. “En nuestro caso la Ordenanza dice que el cobro es obligatorio mediante tarjeta; sin embargo, a nuestro modo de ver, tampoco se puede dejar en la indefensión al usuario que no tiene tarjeta, lo que provoca que sea necesario llegar a acuerdos con el Municipio para cobros en efectivo.

Alianza público privada

La creación del Consorcio, sostiene, evitó que las cuatro empresas que antes competían en las calles con rutas diferentes, hoy estén agrupadas en torno a un mismo fin: recaudar dinero en las diferentes rutas y frecuencias para beneficio común de todos.

Tienen una alianza público privada con el Municipio, un contrato de operación que respetar y por tanto nada se puede realizar unilateralmente.

Requieren una tarifa justa

“No hay duda que la ciudadanía hoy tiene un servicio eficiente. Nos gustaría seguir mejorando, pero hay reparos porque no hay una tarifa justa que permita sostener este sistema de transporte. Se encuentra represada más de diez años, sin tomar en cuenta que se ha incrementado el combustible, la canasta básica de repuestos, salarios y más”.

Reconoce que el transporte urbano en Loja es uno de los más modernos del país. Inclusive han adquirido buses nuevos; pero, para seguir operando se necesita revisar la tarifa, como una de las condiciones para sostener la inversión.

Tecnología moderna y tarifa antigua

“En la ruta troncal, dice, operan 100 buses, pero al no existir paradas centralizadas incide en el gasto por pago de personal, encareciendo la operación, lo cual vuelve imposible que los transportistas sigan sosteniendo. “El Cabildo debe tener la entereza, la valentía y la forma responsable de reconocernos una tarifa que dignifique al transportista y que nos permita cumplir con los compromisos adquiridos”.

Dice que toda la tecnología implementada para el funcionamiento del servicio urbano es de los transportistas, el Municipio no participa y esto, naturalmente, encarece los costos. Se debe tomar en cuenta que los equipos cada cierto tiempo, por el uso, deben repotenciarse o cambiarse, pero al no tener una tarifa real es innegable que el servicio desmejora.

Enfatiza que el Cabildo no maneja una tarifa técnica o socialmente justa, lo hace políticamente y si se mantienen así, los servicios del transporte urbano irán desmejorando en calidad.



Juan Pablo Chiriboga, presidente Consorcio de Loja.

¿Para cuándo **aumento de pasajes** en Quito?

QUITO

POR JANETH CRUZ

A pesar de que la Ley de Tránsito establece que el pasaje debe ser revisado cada dos años, el alza de la tarifa en la ciudad de Quito permanece en el congelador. Según transportistas de buses urbanos consultados por revista BUEN VIAJE, el alza no debería depender exclusivamente de la implementación del sistema de pago con la Tarjeta Ciudad, que aún enfrenta demoras.

“Ahora nos dicen que hasta que no haya recaudo electrónico no se puede analizar la tarifa; pero, cuando esto ocurra seguramente habrá otro pretexto para no subir los pasajes”, dijo Andrés Chalá, conductor profesional, tras lamentar que la falta de decisiones está ocasionando inconvenientes en la economía y más aún cuando -diariamente- tienen que enfrentar riesgos que vienen con situación de inseguridad y delincuencia.

Su colega conductor Alex Fernando Vilatuña, también cuestiona la falta de revisión tarifaria y la intención del Municipio de centralizar la recaudación en un fideicomiso municipal. Señala que el problema no es sólo técnico, sino político, lo cual impide avanzar en soluciones que beneficien a transportistas y usuarios. Para este transportista, la demanda del servicio ya está registrada en datos históricos y podría ser utilizada para calcular la tarifa técnica, sin necesidad de esperar el sistema de pago electrónico.

Otro de los reclamos de los transportistas es la rigidez del sistema de pago que plantea el Municipio. Actualmente, la Tarjeta Ciudad solo se puede usar en el Metro de Quito y, en el futuro, en los buses municipales. Sin embargo, Andrés Chalá sostiene que lo ideal sería implementar un sistema de pagos abiertos, como ocurre en otras ciudades del mundo, donde los usuarios pueden pagar con tarjetas bancarias y otros medios electrónicos. Cree que, en Quito

están proponiendo un sistema obsoleto, cuando lo moderno es que la misma tarjeta se pueda usar en tiendas, farmacias, supermercados y más.



Andrés Chalá conductor de bus urbano.

¿Con qué recursos vamos a mejorar las unidades urbanas?

GUAYAQUIL

Son varias reuniones entre autoridades y dirigentes urbanos en las cuales nadie cede. Ricardo Onofre, gerente de Transurtres, indica que no se llega a ningún acuerdo. “La Directora y el Comandante de la ATM dicen que hay que realizar nuevos diálogos con autoridades superiores y que tenemos que mejorar nuestras unidades. Mientras no lo hagamos, no habrá mejor tarifa. Como consecuencia el transporte continuará desapareciendo poco a poco.

“Hemos conversado 3 o 4 veces y nada ha pasado. Entonces, nos queda continuar en nuestra lucha porque no vamos a bajar

los brazos. Resistiremos todas las semanas y convocamos a los compañeros que se sientan verdaderos transportistas a luchar por la actividad que hemos desarrollado por décadas”.

Señala que no habrá paralización de unidades porque solo causa anarquía, “esos tiempos ya pasaron. Habiendo 40 mil ilegales, ¿cómo vamos a hablar de una suspensión de servicio?

Abog. Consuelo Flores gerente de Coop. Cristal Centro, indica que al transportista legal le obligan a presentar toda la documentación, mientras que los ilegales andan a libre albedrío y cobran lo que le da la gana.

Hablando de la “Guayaca”, señala que aunque digan que dará un mejor servicio, no es así. “Es un negocio de 4 o 5 personas que quieren hacerse millonarios a costilla del transportista. No acepta que quiera cobrar 45 ctvs. una empresa manejada por el Municipio o ATM, mientras que la transportación pide 40 ctvs. ¿A dónde irán esos 5 centavos?

Recuerda que la alcaldía de Cinthya Viteri les propuso subir 5 ctvs., pero dirigentes del transporte con muy mal criterio no aceptaron y exigieron 10 ctvs. Han pasado 4 años sin lograr nada. Hoy se calcula que esos 5 centavitos en solo dos años representarían casi USD 54 millones que han dejado de percibir los urbanos.



Bus urbano de Guayaquil.

FOTON: INNOVACIÓN, RESPALDO Y CRECIMIENTO EN EL MERCADO ECUATORIANO



Ing. Giovanni Proaño, señala: "Me encargo de la planificación y estrategia para la venta de camiones y vans a nivel nacional. Tengo a cargo adicionalmente los talleres, repuestos y posventa para estos vehículos". Foton del Ecuador cuenta con oficinas propias en Quito (Norte y Sur), Guayaquil (Juan Tanca Marengo y Vía Puente Alterno Norte) y Ambato. Nuestros subdistribuidores se encuentran en Manabí, Manta, Cuenca, Macas e Ibarra.

Portafolio de productos Foton

Nuestra línea **Aumark** (camiones LDT) abarca modelos de 2.9; 3.5; 4.5; 6.0 y 8 Ton, ideales para negocios de distribución de los diferentes productos que se comercializan en nuestro país.

Para transporte pesado tenemos la línea **Auman** (MDT & HDT) que iniciamos con camiones de 13 Ton. En el segmento de tracto camiones contamos con variedad de modelos 4x2 (350 Hp) y 6x4 con motorización de 430 Hp, 460 Hp y nuestro nuevo modelo de 560 Hp.

Nuestro portafolio cuenta con vehículos de operación especial en versiones 6x4 y 8x4 como son Mixers y Volquetas. Foton del Ecuador, cuenta con 17 modelos configurados para los diferentes caminos que tiene la topografía ecuatoriana.

Novedades 2026

Ampliaremos la gama de camiones LDT con la inclusión de modelos de mayor potencia y torque entre los que destacamos el nuevo Miler (2.5 Ton), camiones de 3.5 Ton eje simple y 3.8 Ton para servicio de carga pesada. Todos incorporan cajas de cambio ZF y componentes de marcas reconocidas globalmente.

Posventa garantizada

Disponemos de un amplio stock de repuestos, con una bodega matriz en Guayaquil y un inventario valorado en más de USD 4 millones. Todos los repuestos son originales y certificados. Nuestro equipo técnico, formado en China, garantiza un servicio posventa ágil y confiable.

Respaldo internacional

Foton es uno de los mayores fabricantes de vehículos comerciales del mundo, parte del grupo BAIC. Su presencia global y el respaldo de Automotores y Anexos aseguran confianza y calidad. Foton Ecuador ha consolidado su liderazgo en el país, con presencia en sectores como construcción, minería y agroindustria.

Telemetría para los clientes

Todos los motores son monitoreados con telemetría que permite rastrear el consumo de combustible permitiendo al menos un 12% de economía que otras



Ing. Giovanni Proaño, director comercial de Foton del Ecuador

marcas. Dentro del grupo poseemos "Tu Rastreo" dedicada al rastreo satelital y desarrollo de tecnologías y que ponemos al servicio de nuestros clientes.

En lo que nos enfocamos

Generar relaciones perpétuas con el cliente dándole buen trato y servicio para desarrollar una relación de por vida. Para lograrlo trabajamos con nuestros empleados para que se sientan bien y así realizar nuestro trabajo con ganas y transmitirlo a los clientes.



AUMARK



AUMAN

EASY *Move*

MOVILIDAD DEL FUTURO



AUMARK
E 2.9 TON



AUMARK
S 4.5 TON

TECNOLOGÍA Y DISEÑO PARA RENTABILIZAR TU NEGOCIO

Visítanos en Quito, Guayaquil, Ambato y Manta



FENATEI denuncia irregularidades en la aplicación de la Ley

POR ANA MARÍA MONCAYO

Oswaldo Guamán, presidente de Federación de Transporte Escolar e Institucional, señaló irregularidades en el accionar de agentes de tránsito municipales y en la aplicación de la normativa vigente:

Los agentes aplican mal la ley al exigir a los conductores de transporte escolar que sus vehículos sean matriculados en el cantón donde trabajan. En Guayaquil, incluso han sancionado a conductores y retirado sus vehículos por haber realizado la RTV y matriculación en Durán o Samborondón. Lo han convertido en práctica común en el sur de Guayaquil, pero hay registro de estos abusos a nivel nacional.

Solicita a la Municipalidad de Guayaquil y a todos los GAD exigir que los

agentes de tránsito tengan activada la "body cam" para evitar malos procedimientos y corrupción.

En Esmeraldas, en los últimos cuatro años los contratos de servicio de transporte se han adjudicado a una sola empresa que, aunque está legalmente constituida, es sospechoso que no haya otras empresas en capacidad de brindar el servicio. A su criterio los contratos tienen sobreprecio como lo demostró con cifras y solicitó investigar al ser contratos con el Estado.

La Norma INEN de aplicación nacional establece que los vehículos tengan un nivel de opacidad máximo del 50%, pero en el Distrito Metropolitano de Quito se exige el 30%. Solicita estandarizar la legislación para no perjudicar al sector.



Bus de transporte escolar e Institucional.

Finalizó indicando que las autoridades exigen el cumplimiento de la ley y reglamentos; sin embargo, no vigilan que agentes, usuarios y ciudadanía hagan lo propio.

●● BABAHOYO

El transporte escolar en la Costa ecuatoriana

POR VÍCTOR ESPINOZA

La necesidad que tenían los padres de familia de dejar a sus hijos en los planteles educativos y luego retirarlos, dio origen a la movilización estudiantil en furgonetas, durante la década de los 80, en la Costa ecuatoriana.

Fue hasta 2015 que este tipo de transporte empezó a legalizarse y el 2022 a registrarse bajo la Ley de Transporte Público con 99 operadoras y un total de 6.530 unidades en el territorio costero.

Las operadoras de transporte escolar son normadas por la Agencia de Tránsito Municipal (ATM) de la localidad donde prestan sus servicios. Donde no existe la ATM son autorizados por la ANT. Deben contar con el permiso de operación, protocolos de seguridad y protección de los estudiantes determinado por el Ministerio de Educación.



Luis Beltrán Álvarez transportista.

Su función es trasladar estudiantes desde sus domicilios hasta la institución educativa fiscal, privada, municipal o fisco municipal y viceversa, El objetivo es garantizar el acceso y permanencia de los estudiantes en el sistema nacional de educación.

Luis Beltrán, transportista escolar de la Cía Coteirsa de Babahoyo, manifiesta que la ATM exige nuevas unidades, pero resulta difícil renovarlas, porque la competencia desleal e informal que viene de otros cantones, al igual que las motos eléctricas que cobran precios bajos por movilizar estudiantes con grandes riesgos.

●● GUAYAQUIL

Requisitos para contratar un transporte escolar

POR LUIS RUIZ

Los padres de alumnos revisan las mejores opciones. En este reportaje detallamos los requisitos básicos que debe cumplir el transporte escolar.

1. Fijarse si el vehículo está autorizado por los entes legales y que posea elementos de seguridad como cámara interior de grabación, botiquín de primeros auxilios, extintor de incendios, cinturón de seguridad.

2. Los precios varían, según la distancia, la hora y el tiempo recorrido para el contrato. El valor varía entre USD 25 y 100 mensuales.

3. Hay que buscar una compañía que implemente normas y protocolos de seguimiento y seguridad", señala Voltaire Jácome, de la Sociedad de Expresos Escolares (SEE).

4. Es importante conocer el historial del conductor ya que los padres están dele-

gando la seguridad de sus hijos a la responsabilidad de terceros.

Según estadísticas de ATM, en 2024 circulaban 2.500 expresos escolares, de los cuales 1.650 tenían cámaras de seguridad: dos adentro para enfocar a los alumnos y dos afuera para monitorear a su alrededor. Además, cerca del conductor hay un botón de pánico que activa una alarma que conecta con el ECU-911.



Oferta de servicio escolar en un centro educativo.

●● BABAHOYO

¿Se arriesga a transportar mercancías sin guía de remisión?

POR VÍCTOR ESPINOZA

Es común la incertidumbre y zozobra en los conductores para entregar oportunamente las mercancías de una cadena productiva que le exige eficiencia.

A eso se añade que corren riesgos al aceptar embarcar y movilizar mercadería sin documentación legal. Situación que les podría acarrear serios problemas en las carreteras, donde en la actualidad, debido al conflicto armado y estado de excepción vigente en varias provincias, policías y militares de manera frecuente ejecutan operativos de control.

Luis Piedrahita, dirigente de la Fena-cotrape, manifiesta que toda mercancía que se transporte en camiones, furgones u otros tipos de vehículos, debe partir desde su lugar de origen hacia su destino con la respectiva guía de remisión donde conste las características de la mercancía, su peso total y la altura que ocupa, acorde a la capacidad del vehículo en que se moviliza.

Agrega que en ciertos lugares del país como en Vinces, los propietarios de camiones antes de salir de la jurisdicción territorial, someten la mercadería del camión a un chequeo por parte de la Policía para evitar posible colocación de droga.

Afirma que tiene conocimiento de dos casos; uno de la Sierra norte y otro del sur, cuyos transportistas movilizaban combustibles y mercancías sin la guía de remisión y fueron detenidos y enfrentan procesos legales por contrabando.

Según el artículo 301 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), el contrabando es sancionado con prisión de tres a cinco años, multa de hasta seis veces el valor en Aduana de la mercancía objeto del delito y decomiso de los bienes, medios o instrumentos para la comisión del delito.

Otro elemento penal es la cuantía que, en el delito de contrabando, debe ser igual o superar los 10 Salarios Básicos Unificados del trabajador en general que en 2025 es de USD 470; es decir USD 4.700.



Siempre transporte mercancías legales.

Homero L.R, un transportista novato, manifiesta que la necesidad de trabajar y el desconocimiento de las sanciones, lograron que movilice mercancía sin la guía de remisión; pero hoy que las conoce, no volverá a hacerlo de forma ilegal, ya que hasta el traslado de un artefacto eléctrico requiere documentación legal.

●● MILAGRO

Competencia desleal, vendedores ambulantes y descontrol en el tránsito

POR VÍCTOR ESPINOZA

Transportistas y habitantes de Milagro en Guayas, solicitan a las autoridades de tránsito, un mejor control y ordenamiento del transporte y flujo vehicular, con el fin de lograr facilidad para estacionar con seguridad o circular con fluidez.



Gran desorden en calles de Milagro.

El conductor Gabriel Villao se queja de los comerciantes informales que estacionan sus triciclos en cualquier lugar para vender sus productos e -incluso- ocupan los espacios destinados a estacionamientos de buses urbanos; situación que pone en riesgo la integridad física y hasta la vida de los usuarios. Afirma que el transporte ilegal de personas en moto, a menor precio, sin casco, ni las respectivas medidas de seguridad y a velocidades ilimitadas, se disputa pasajeros en los paraderos del transporte formal, sin prevenir los riesgos de accidentabilidad.

La usuaria Milena Suárez reitera que estos problemas son evidentes y frecuentes en las calles de Milagro. Opina que las autoridades municipales y de tránsito deben coordinar acciones conjuntas tendientes a terminar con el problema.

●● QUITO

Inscripción de la “baja vehicular” por voluntad del usuario

POR ANA MARÍA MONCAYO

La baja vehicular es un trámite que se realiza por voluntad del usuario ante la ANT. La inactivación se inscribe en la Base Única Nacional de Datos y suspende la generación de valores que se recaudan a través del SRI como impuestos y tasas de matriculación e impide realizar otras transacciones de matriculación.

Puede ser solicitada por la persona natural o jurídica propietaria del vehículo o persona autorizada, en los siguientes casos:

- Cumplimiento de vida útil del vehículo.

- Haber sido declarado inservible en caso de vehículos del sector público.

- No haber aprobado la RTV.

- Vehículos declarados en abandono al estar más de 3 años en centros de RTV.

Requisitos:

- Solicitud de baja.
- Pago de la tasa del servicio.
- Original de la última matrícula del vehículo o denuncia de robo o pérdida.
- Acta de entrega de placas originales de identificación vehicular a los GAD, o denuncia de robo o pérdida.
- Su costo es de USD 8,00 y una vez ejecutada es irreversible.

●● HUAQUILLAS

Los gremios gestionan legalizar el comercio de la cebolla peruana

POR FRANCISCO CELI

La Cámara de Comercio de Huaquillas dirigida por el empresario Franklin Barrera adelanta gestiones para legalizar la importación de cebolla peruana, mientras transportistas y comerciantes locales esperan que el permiso se concrete lo más pronto posible.

La legalización requiere permisos del Ministerio de Producción y Comercio Exterior; tener el aval de Agrocalidad y finalmente de Aduanas. Barrera es enfático en señalar que la importación legal, no solamente de cebolla, es totalmente positiva para la economía del transportista, del comerciante, de los trabajadores fronterizos y en esa causa está

empeñado su gremio. El dirigente está consciente del actual contrabando de cebolla, pero “si lo legalizamos los precios bajan y eso es bueno para el país”, puntualiza con optimismo y ganas de trabajar en el objetivo.

Marco Mayón y Nelson Ortiz transportistas de carga liviana de Huaquillas están de acuerdo con la introducción libre de cebolla peruana; sin embargo, ponen reparos por cuanto no hay control en la línea de frontera. Consideran que se debe legalizar a los transportistas ecuatorianos para frenar a los peruanos que ingresan a trabajar en nuestro territorio.



Franklin Barrera empresario de Huaquillas.

●● BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Delincuencia obliga a reducir los turnos nocturnos

Atentados a buses de pasajeros en las rutas: Babahoyo – Durán – Guayaquil y Babahoyo – Quevedo – Buena Fe, han obligado a reducir los turnos diarios en un 40% por las noches con el afán de precautelar la vida de usuarios y conductores.



Balas en parabrisas de buses.

La situación se origina desde que un bus que viajaba a Guayaquil, fue baleado en el sector Tres Postes (Guayas) la noche del 8 de mayo de 2025. Antes en abril, asesinaron a tres personas vinculadas al transporte en Los Ríos, donde además, se registran ataques armados a buses y oficinas de las operadoras de transporte.

La Fenacotip asegura que el 90 % del transporte público en Los Ríos es víctima de extorsiones de grupos delictivos que exigen pagos de entre USD 5 mil y 20 mil a las cooperativas a cambio de permitirles trabajar.

Afirman que el miedo ha paralizado rutas y reducido ingre-

sos económicos. Los cantones más azotados por grupos delictivos son: Buena Fe, Quevedo, Pueblo Viejo y Babahoyo. Los esfuerzos de los socios para implementar cámaras de video, botones de pánico y policías encubiertos en las unidades, resultan insuficientes.

Rolando L.C., conductor por más de 20 años, manifiesta que jamás imaginó que circular por las vías ecuatorianas se torne tan peligroso. Pamela S.V., una usuaria apoya la reducción de viajes nocturnos porque nada justifica poner en peligro lo más preciado: la vida.

Tránsito nacional se normaliza en vía E25 y puentes gemelos

Los transportistas y viajeros de diferentes lugares de Ecuador que utilizan el eje vial E25 Guayaquil – Quito y cruza por la provincia de Los Ríos, ya pueden circular con normalidad este verano. Son aproximadamente 20 mil vehículos por día.

En el tramo Babahoyo – Juján, parte de esta vía nacional que estuvo inundada por cerca de dos meses por la cruda estación invernal que provocó socavones y baches, fue arreglado con una nueva carpeta asfáltica.

Los puentes gemelos que se conectan con la E25 ya están abiertos al tránsito interprovincial. Antes, solo uno soportó un todo el flujo diario, mientras el otro estuvo en reparación durante seis meses.

Vidal Roca-fuerte, camionero

oriundo de Santo Domingo se muestra más tranquilo al circular en mejores condiciones por esta vía. Los arreglos de la carpeta asfáltica en la E25 son temporales, mientras el MTOP busca solucionar de manera definitiva el problema de inundaciones anuales en el tramo Babahoyo – Juján.

Daniel Noboa, durante la posesión de su Presidencia para cuatro años, ratificó su compromiso de ejecutar la ampliación a cuatro carriles y mejorar la vía Juján – Buena Fe que une la Costa y la Sierra con el resto del país.



Vista aérea de la E25 en Los Ríos.

El mayor kilometraje se obtiene
en el ***Reencauche***

**REENCAUCHA
RUEDA
REPITE**



WWW.DURALLANTA.COM

MILAGRO

Trayectos de amargura se viven en la Ruta del Azúcar

POR LUIS RUIZ

La “Ruta del Azúcar” debería sintetizar dulzura y apaciguamiento. Pero, irónicamente, es lo contrario. Transitar por los cantones Juján, Simón Bolívar, El Triunfo, Marcelino Maridueña, Milagro, Naranjito y Bucay, que conforman esta cadena guayasense que produce la zafra, se ha convertido para los transportistas comerciales en trayectos de



Camión cargado de caña de azúcar.

amargura y pavor por los constantes asaltos, robos y secuestros que se ocurren por estas vías.

Alrededor de la caña de azúcar se generan más de 145.000 plazas de trabajo y el transporte tiene parte fundamental en esta cadena de producción. Para centenares de familias de Milagro, movilizar la zafra es el principal sustento. León Vélez, conductor de un camión, narró una historia terrorífica, mientras reclama seguridad a la Policía Nacional y entes de tránsito y seguridad nacional.

“No sé qué creen que uno transporta, si es caña o lingotes de oro. Fueron cinco hombres armados los que me adelantaron en una camioneta, me apuntaron con fusiles y tuve que detenerme. Me robaron mis pertenencias, dinero y me mantuvieron secuestrado dos días hasta que mi familia pagó un rescate de mil dólares”, recordó con nerviosismo. Pero, este no es un caso aislado. Para cualquier transportista, transitar por estos asfaltos es vivir momentos de zozobra y angustia ante la peligrosidad que representan.

De las vías peligrosas del Ecuador, cuatro de ellas conectan con Guayaquil y están entre las más peligrosas. Vélez, quien evitó fotografiarse, pide militarizarlas. En los tramos más peligrosos como zonas aledañas a Durán o Yaguachi, no solo se ejecutan atracos, sino también secuestros a transportistas y a particulares. Otro tramo afectado de la misma vía, en cercanías a Guayaquil, es Durán-Boliche.

GUAYAQUIL

Ingeniería y Logística, carrera cada vez más atractiva

POR LUIS RUIZ

La profesionalización en el transporte seduce a bachilleres y a profesionales para robustecer su perfil académico en un universo de oportunidades laborales cada vez más competitivo.

El transportista no es solo el que consigue una licencia profesional, atornilla las nalgas a un asiento y agarra un timón con prolijidad. Es también un cerebro ávido de conocimientos que quiere prosperar y ver que su prole consiga triunfos, mucho más si puede ingresar a una universidad a donde él, por su sacrificada labor, no pudo hacerlo.

Presentamos ofertas de varias universidades guayaquileñas para quienes quieran hacer del transporte una profesión con estándares de cuarto nivel.

La carrera de Ingeniería en Logística y Transporte (o carreras relacionadas) se ofrece en la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil (UTEG) y la Universidad Espíritu Santo (UEES).

“Como Ingeniero en Logística y Transporte serás un profesional competente y exitoso en el mundo corporativo o del emprendimiento. Capaz de desarrollar una eficiente planificación y gestión dominando las funciones de la cadena de valor y suministros hasta llegar al cliente final”, dice un catedrático de la UEES.

La Espol apunta a formar ingenieros comprometidos con la moral y la ética, con conocimientos en Movilidad y Transporte, Logística Integral, Gestión de Operaciones, Modelización y Optimización de Procesos. Con capacidades para liderar, emprender y generar investigación. La carrera maneja 4 ejes: Optimización, Transporte, Logística, y Estadística. Dura 8 semestres.

“El campo laboral de un ingeniero politécnico le permite desempeñarse en organizaciones locales, internacionales o gubernamentales en Logística, Almacenamiento, Distribución, Supply Chain Management, Tránsito y Movilidad”, dijo Carlos Aníbal Suárez, coordinador de la carrera.



Estudiantes de la Espol visitan empresa de almacenamiento.

LAGO AGRIO

Motocicletas informales siguen ganando clientes

POR CARLOS NAVARRETE

Durante el recorrido de Cooperativa de Transporte Urbano El Puma, sólo los estudiantes de las instituciones educativas ocupan su servicio al ingreso y salida de clases. El resto del día los buses transitan casi vacíos. Hasta hace poco, la ciudadanía prefería utilizar taxis por resultar más convenientes ya que llevan carga y transportan hasta cinco pasajeros; por las carreras cortas solo se paga USD 1.40.

Actualmente, las motocicletas siguen ganando usuarios, pese a que la carrera cuesta 1 dólar o más, depen-

diendo de la distancia y solo llevan hasta dos ocupantes. Al parecer es un trabajo interesante, ya que hace poco solo se observaba una o dos paradas donde se ofrecía transporte en moto, aunque debían cuidarse de la Policía que controlaba atendiendo los reclamos de los taxis.

Ahora se observan muchas paradas donde trabajan estos motociclistas de manera informal. Realizan recorridos por calles y avenidas alejadas del centro de la ciudad ofreciendo servicio de transporte; mientras en las paradas de taxis, son bastantes las unidades que esperan por usuarios.



Taxis y buses con pocos pasajeros.

MACHALA

Conductores saben poco sobre ley de alivio financiero

POR FRANCISCO CELI

En una gasolinera céntrica de Machala se preguntó a los transportistas sobre la denominada ley de alivio financiero cuyo reglamento el Gobierno aprobó hace más de tres meses. De una docena de consultados, cinco no conocen la citada ley, cuatro si escucharon de sus beneficios y solo tres comentaron su experiencia al aplicar por sus beneficios.

El carchense Willian Álvarez, propietario de un tráiler, no sabe cómo aplicar para el beneficio financiero de la ley aprobada en diciembre de 2024, la cual busca generar alivio financiero a personas naturales y jurídicas. Informa que los transportistas acumulan muchas deudas en el sistema financiero y necesitan más información, conocer bien la ley y tener confianza.

Diego Murillo que espera carga en Huaquillas, aplicó a los beneficios de la Ley, pero no obtuvo resultados. Es propietario de dos vehículos de

carga, el último lo adquirió financiado en una concesionaria de Quito. Fue a refinanciar su deuda y la empresa le informó que la cartera de deudores fue vendida a un banco; en el banco le dijeron que no podían ayudarlo porque eso correspondía a la concesionaria.



Willian Álvarez trailero profesional.

YAGUACHI

No quiere desaparecer y trabaja pese a la adversidad

POR LUIS RUIZ

La Cooperativa de Transportes Yaguachi se rehúsa a morir. Es cierto que las taquillas están desoladas, pero las oficinas y el espíritu vencedor de sus dirigentes, choferes y empleados no les permite torcer el brazo y suman esfuerzos para resurgir.

Las oficinas de la Cooperativa siguen laborando con normalidad tanto en Yaguachi como en Milagro. "No vendemos muchos boletos, pero igual los buses siguen trabajando con el mismo ritmo y frecuencia", manifestó uno de los taquilleros a RBV. "No es por extorsión o vacuna que vamos a dejar de trabajar", añadió el empleado que prefirió la reserva de su identidad.

Para Wellintong Vinueza un usuario, el problema que sufre esta ruta es que los mismos yuguachenses no la utilizan. "Si no se le da valor a lo nuestro, a la Coop. Yaguachi, ¿cómo puede prosperar, si a los pasajeros se los llevan unidades de otros cantones que pasan y recogen en la avenida principal del pueblo?".

Una alternativa sería que otras cooperativas no recojan pasajeros a su paso y así los habitantes usen su propia cooperativa, para que logre superar este bache económico y pueda modernizar su flota. Uno de los valores agregados de esta ruta es que cubre Yaguachi-Durán ya que muchos estudiantes asisten a sus establecimientos en el cantón aledaño.

Para Eliseo Zuleta, sólo la Coop. Yaguachi debe ingresar al pueblo desde los redondeles y las otras deben pasar por el paso lateral; así la prioridad la tendría la flota local.



Coop. Yaguachi sirve pese a la adversidad.



Adoptar una **política de cobros** garantiza la firmeza financiera de su negocio

LA DISCIPLINA EN LOS COBROS GARANTIZA SOSTENIBILIDAD Y PROSPERIDAD EN UN MERCADO EXIGENTE Y CAMBIANTE. SIN UNA ESTRATEGIA DE COBRO CLARA, EL RIESGO DE PÉRDIDAS AUMENTA, AFECTANDO LA CONTINUIDAD DEL NEGOCIO.

QUITO

POR ING. RUBÉN D. JIMÉNEZ

En una empresa de transporte pesado establecer una política de cobro es crucial para la firmeza financiera, cuyo objetivo principal es garantizar que los pagos se realicen de manera oportuna, minimizando riesgos de impago de los proveedores tomando en cuenta los siguientes indicadores financieros:

1) ROTACIÓN DE CUENTAS POR COBRAR (RCC): Indicador financiero que mide la eficiencia al cobrar cuentas pendientes en un período determinado. Es fundamental para evaluar la liquidez y la gestión de crédito.

Rotación de Ctas x Cobrar (RCC) = Ventas a crédito / Ctas x cobrar

¿Por qué es importante?

- Determina la celeridad de cobro: Un índice alto indica que la empresa cobra rápido a sus clientes, mejorando el flujo de caja.
- Ayuda a detectar problemas de pago: Un índice bajo puede indicar dificultades en el cobro, riesgo de morosidad o políticas de crédito ineficientes.
- Optimiza la gestión financiera: Permite ajustar estrategias de cobro, plazos de pago y condiciones de crédito.

2) DÍAS DE ROTACIÓN DE CUENTAS POR COBRAR (DRCC): Indicador que refleja el tiempo promedio que una empresa tarda en cobrar sus facturas. Es esencial para evaluar la eficiencia en la gestión de cobranza y el impacto en la liquidez.

Días Rotación Ctas x Cobrar (DRCC) = 365 / RCC

¿Por qué es importante?

- Gestión del flujo de caja: Menos días significa que la empresa cobra más rápido, mejorando la disponibilidad de efectivo.
- Evaluación del riesgo de impago: Si los días de rotación son altos, la empresa podría enfrentar dificultades financieras debido a pagos retrasados.
- Optimización de políticas de crédito: Permite ajustar plazos de pago y condiciones de crédito para garantizar un equilibrio entre competitividad y estabilidad financiera.

Si no considera las dos variables financieras, su liquidez empezará a decaer, lo cual le llevará a tratar de suplir su falta de fluidez con otras opciones de crédito que, únicamente, serán la crónica de una muerte anunciada, ya que su flujo de caja se verá afectado y dejará de tener valor en el tiempo (liquidez).



Uno de los problemas más agobiantes que afronta el transporte pesado es el pago de sus servicios. Es un círculo vicioso que ha permitido aceptar los fletes impuestos por los clientes sin un estudio de costos. Otro factor son los pagos condicionados por prorrogas que van entre 60, 90 y hasta 120 días.

Cabe aquí las siguientes preguntas:

- ¿Qué impacto financiero y operativo podría generar en la sostenibilidad de su empresa?
- ¿Qué medidas deberían tomar para equilibrar la relación entre costos reales y condiciones de pago justas?

La Ley de Transporte Terrestre, Art. 57, señala: Dada la naturaleza del transporte de carga pesada, las condiciones del contrato serán estipuladas por las partes con un **mínimo anticipo del 50% que garantice la operatividad en óptimas condiciones.**

Su cumplimiento es de carácter impositivo, ya que la naturaleza propia de esta Ley permite regular aspectos como seguridad vial, condiciones para la prestación del servicio de transporte público y privado, sanciones por infracciones de tránsito y tarifas del transporte.

Una política de cobro eficiente es esencial para la estabilidad financiera, puesto que permite asegurar ingresos oportunos, cubrir costos operativos y administrativos (sueldos, seguros, combustible, mantenimiento, etc.) previniendo la acumulación de deudas. Un flujo financiero oportuno y eficiente facilita realizar inversiones en tecnología y expansión, fortaleciendo la competitividad.

La salud financiera no es sólo tener dinero, sino saber cómo administrarlo. 📌

EL AUTÉNTICO ALEMÁN.

ENTREGA
INMEDIATA



Nuevo TGS 33.480 6X4 DOBLE LITERA

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



Nuevo TGS 33.440 6X4 LITERA AMPLIA

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

¡Nuevas unidades modelo 2026!

COTIZA TU CAMIÓN



MAN Truck & Bus EC
Av. de las Américas y San Pablo de los Lagos (a 40 metros de gasolinera P&S, Quinta Chica)
Cuenca - Ecuador



www.mancamiones.com.ec

098 828 2600



La Educación Vial en el Ecuador es sinónimo de letra muerta

ES MUY CIERTO QUE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE ECUADOR, LA EDUCACIÓN VIAL SE CONSIDERA UN RUBRO FUNDAMENTAL PARA LA REDUCCIÓN DE SINIESTROS DE TRÁNSITO. EL OBJETIVO ES MEJORAR LA CULTURA VIAL Y EL COMPORTAMIENTO DE CONDUCTORES Y USUARIOS DE LA VÍA, PROMOVRIENDO UNA MAYOR SEGURIDAD.

20

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Pero, en la práctica es, simplemente, “letra muerta” ya que para muchas empresas de tránsito municipales y la propia CTE, la educación vial se limita a sacar un par de títeres o botargas cada feriado a las vías, pero no existe un plan permanente ni asignación de recursos suficientes para la educación vial.

Marco legal para la educación vial en Ecuador.

Artículo 185: Define los objetivos de la educación vial, incluyendo la reducción de accidentes de tránsito y la promoción de una cultura de seguridad vial.

Capacitación integral:

El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales.

Educación vial en el sistema educativo:

Promueve la incorporación de contenidos de educación vial en la educación básica y media como programas dirigidos a diferentes grupos de la población, como conductores, peatones, ciclistas y usuarios de transporte público.

También existen campañas de sensibilización para promover una conducción responsable y una cultura de seguridad vial.

Artículo 4 de la misma Ley de Tránsito establece que “Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, normas de respeto a los grupos de atención prioritaria, ciclistas y a los usuarios de vehículos de tracción humana y fomento del uso de la bicicleta como medio cotidiano de transporte, en su propia lengua y ámbito cultural.

Para el efecto, el ministerio rector de la Educación en coordinación con la ANT, desarrollarán contenidos curriculares en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito y su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades; el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos, particulares y fiscomisionales.

El ministerio rector implementará los contenidos curriculares para que las instituciones educativas, a partir del primer año de educación inicial hasta el tercer año de bachillerato los tomen en cuenta en el proceso de educación.

¿Quién controla si se cumple o no con la educación vial como lo establece la Ley de Tránsito?

Existe el marco legal y la Ley; pero nadie cumple ni hace cumplir y los organismos reguladores no le dan la importancia que tiene. Seguramente, porque son rubros que les toca “gastar” y no son ingresos, ni sanciones pecuniarias para llenar sus arcas.

De haber una educación vial integral y comprometida, seguramente bajarían los índices de siniestros a nivel nacional y habría conductores más capacitados y comprometidos con una movilidad responsable.

Fuente: Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre. 



Educación vial.

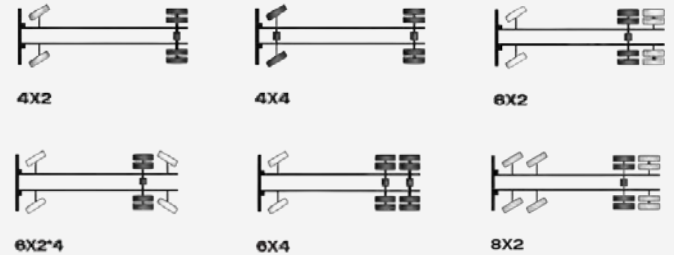


CALIDAD E INNOVACIÓN

SCANIA, EL CHASIS ELEGIDO POR LOS CARROCEROS DEL ECUADOR

Los chasis Scania son la elección estratégica principal para los carroceros en Ecuador, al ser el pilar de vehículos con rendimiento excepcional y adaptabilidad superior, cruciales para el transporte. Cada chasis evidencia la ingeniería avanzada de Scania, prometiendo durabilidad inigualable y una seguridad robusta, siendo estos sus pilares fundamentales. Su diseño facilita la integración perfecta de soluciones innovadoras nacionales. Con Scania, quienes elaboran las carrocerías tienen libertad para innovar, confiando en una ingeniería que asegura el éxito de sus proyectos. La sinergia entre la tecnología de punta de Scania y la habilidad artesanal ecuatoriana da como resultado vehículos que redefinen la eficiencia y el confort en las carreteras del país.

Configuración de ejes



Scania incorpora tecnología de vanguardia en sus chasis, que se distinguen por su caja de cambios de 12 marchas, su sistema de control de frenos electrónicos EBS, un eficiente retardador y su programa electrónico de estabilización.



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

SCANIA

Prevenciones para evitar riesgos y catástrofes que pueden ocurrir en los puertos marítimos

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ

Gran conmoción en redes sociales causó la viralización de un video en el cual se observa un contenedor de 40" apachurrando la cabina de un cabezal que esperaba ser cargado con el metálico. Esta escena de dolor y angustia para los compañeros del volante y en especial para sus familiares, caló hondo en el ánimo de nuestros colegas.

Presentamos en esta investigación sus experiencias y opiniones relacionadas a la Seguridad Ocupacional tanto en los Puertos, como sus propias medidas para precuatalar su integridad física.

No bajarse del vehículo

Contecom es uno de los puertos más grandes del Ecuador. Mauricio Pino es visitante frecuente por su trabajo. Para Pino, las políticas o reglamentos de aquí, son estrictas. Una de las políticas más severas es que el chofer no puede bajarse del carro. "Si el carro está dañado, tenemos que hacer una señal con franela roja para ser auxiliados, pero no debemos bajar", relató a RBV.

El puerto no se responsabiliza

Un caso antiguo pasó a Tarquino Bravo en 1995. Una bovina de papel saltó del carro al ser estibada (dentro del Puerto) y por poco le cercena la pierna. Su empresa de transporte corrió con los gastos pues no tenía seguro privado. El Puerto no se responsabilizó por la mala manipulación de la carga. "Estuve en cama y yeso casi 3 meses pero tuve mucha fortuna al no perder mi extremidad", rememoró Bravo.

Los conductores deben cuidar su propia seguridad con el uso de un equipo de protección personal (EPP), la inspección de los carros antes de ingresar, cumplir leyes de tránsito y normas de seguridad interna. También, en Contecom se implementan medidas de bioseguridad, como kits de desinfección. El EPP es básico y eficiente: se requiere

el uso de casco, ropa, chaleco reflectivo, botas de seguridad y otros según la labor específica.

Mientras que en DPWord (Posorja) al contar con una estructura moderna son nulos los accidentes de trabajo desde su apertura. Para el técnico Ricardo Hington, una protección extra que puede servirles a los conductores es tener un seguro privado, independientemente del IESS para cualquier emergencia. "Es una manera de protección personal que nos involucra más en el trabajo y también permite mantener tranquila a la familia", señala.

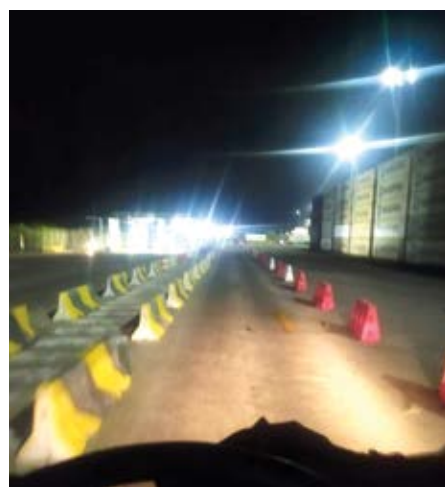
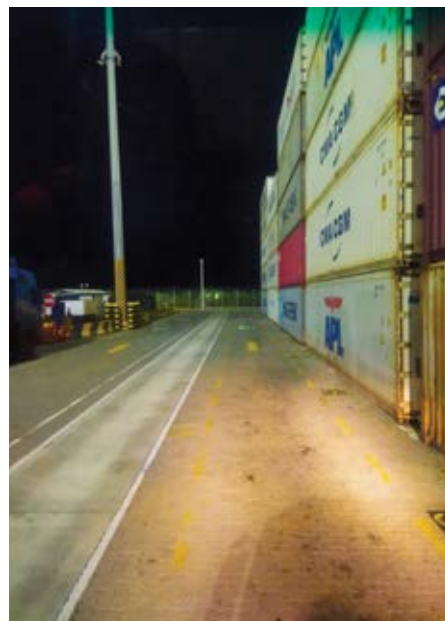
Todas estas formas deben ser el plan a seguir, cada vez, para garantizar la seguridad principalmente de los conductores al cargar el contenedor, siguiendo las normativas y exigencias para un óptimo resultado", finalizó el técnico Hington.

El Grupo Torres&Torres indica que cuentan con un área de Prevención y Riesgos que capacita a sus empleados para que, durante su jornada laboral, minimicen exponerse a riesgos. "Los conductores no manipulan carga ni se bajan del carro. Solo cuando deben hacer el trincado usan fajas y cadenas con sus respectivos guantes y demás implementos", explica Fausto Moreta, ejecutivo del grupo.

Puertos peligrosos y saturados

Para un conductor que quiso mantener su identidad en reserva, Narpotec e Inarpi son puertos saturados. "Naportec es privado y pequeño. La competencia los hace receptor más contenedores de lo que permite su capacidad.

Allí murió un compañero mío (video viralizado), por negligencia de lado y lado. Eso es un hormiguero, las calles son angostas y las máquinas están allí mismo trabajando en carga y descarga. El compañero fallecido subió a la vascu-



Calle señalizada en Puerto Naportec.

la a pesar la carga y circunvaló en U en una calle pequeña, calculó mal y le cayó el contenedor con final trágico", detalló.

"En estos dos puertos todavía las revisiones y salidas son físicas mientras que en DPWord y Contecom son automatizadas, no hay personas de por medio. En Inarpi son 3 o 4 guardias los que revisan papeles y no hay organización. Es peligroso porque no encuentras tu contenedor y lo tienes que buscar dando vueltas en el cabezal o a pie. Eso es muy riesgoso", añade. 📌



TECNOLOGÍA PARA FLOTAS DE BUSES

COMPONENTES PRINCIPALES

SAE



- Tablets.
- GPS.
 - Contadores basado en video.
 - contadores basado en barras.

SIR



- Sistema de pagos abierto.
- Tarjetas.
 - Validador de tarjetas.

SIU



- Pantallas informativas.
- App móvil Android/iOS.

Oferta
ESPECIAL

**CONTÁCTATE
CON NOSOTROS**

y obtén **30% DTO.**

EN EL SERVICIO DE
GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA
EN LOS TRES PRIMEROS MESES.

¿Necesitas más información?

Yoselin León
+593 96 298 4322

Jeferson Camacho
+593 99 435 3163



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.

24 de junio Día del Chofer profesional ecuatoriano

EL CHOFER PROFESIONAL CELEBRA SU DÍA CADA 24 DE JUNIO. FUE EL PRESIDENTE JOSÉ MARÍA VELASCO IBARRA, QUIEN MEDIANTE DECRETO INSTITUYÓ LA CELEBRACIÓN EN 1937 Y CON ESTE ACTO RECONOCIÓ EL APOORTE AL DESARROLLO DE LA "CLASE DEL VOLANTE" (TÉRMINO ACUÑADO POR EL MISMO PRESIDENTE). EN SUS UNIDADES SE TRASLADAN PERSONAS Y MERCADERÍAS, PERO TAMBIÉN SUEÑOS Y PROYECTOS CON LOS QUE SE CONSTRUYE CADA DÍA UN PAÍS MÁS PRÓSPERO.

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

En Azuay el Sindicato de Choferes profesionales organizó un emotivo homenaje. Asistieron conductores de siete ramas del transporte. El evento inició con el traslado de la imagen de su patrona, la Virgen del Camino, desde la gruta ubicada en Ucubamba hasta la sede de la entidad, donde hubo una misa campal. El Sindicato agrupa a 3000 socios: 1800 jubilados y 1200 activos. Cada año se jubilan cerca de 20 choferes a quienes la institución les entrega un bono.

Patricio Narváez, secretario general del Sindicato, comenta que su familia ha estado vinculada al transporte. Ser chofer le produce orgullo. Su padre fue dirigente de la transportación en Azuay. "Somos la fuerza motriz del país, aunque no somos valorados. Estar entre catorce y quince horas al volante, nos afecta, pero servimos con amor a nuestro país", afirma.

El dirigente destaca que la innovación constante de la industria automotriz en el mundo, los obliga a capacitarse para estar a la altura de los nuevos desafíos y servir con calidad y calidez a la población.



La vida del chofer es una mezcla de riesgos y satisfacciones

LOJA

POR ELVIS MERINO

Cristhian Castillo, joven profesional del volante y un emprendedor (30 años de edad) desde los 18 conduce. Tiene un camión Mitsubishi de 5.5 toneladas; regularmente recorre la ruta Loja-Guayaquil-Loja transportando plantas ornamentales para su vivero Vida Verde, abonos y más productos afines.

Ser chofer, dice, es una profesión con una gran responsabilidad. En su caso empieza muy temprano y concluye en la noche, no tiene horario fijo y, por lo general, su trabajo es de lunes a domingo.

Lamenta que las vías en la provincia de Loja estén en condiciones deplorables, lo cual origina accidentes especialmente las noches; además, daños en el automotor que debe asumir el dueño, perjudicando su economía.

"Doy gracias a Dios porque durante estos años no he tenido accidentes, esto se debe a la forma responsable de conducir respetando las leyes de tránsito y también al buen mantenimiento del carro. A esto se suma que vicios como el alcohol y otros nunca han sido parte de mi vida".

Dice que su meta es seguir conduciendo, transportar su mercadería y de esta forma cumplir poco a poco sus sueños y objetivos que se ha trazado.



Cristhian Castillo, conductor y emprendedor

Una mirada real y objetiva al trabajo árduo en la carretera

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE



Héctor Cambo conductor de bus .

Ser transportista de pasajeros implica mucho más que estar al volante. Detrás de cada trayecto hay una rutina exigente que demanda disciplina, resistencia física, conocimientos técnicos y un alto sentido de responsabilidad. Además de trasladar personas, los conductores deben cumplir con estrictas normas de tránsito y muchas veces horarios precisos. La jornada laboral puede extenderse hasta 12 o 14 horas diarias, incluyendo esperas, arribo de pasajeros y recorridos interprovinciales.

Héctor Cambo, que cuenta con más de 12 años de experiencia, comenta: “Uno debe planificar bien cada viaje. Existen límites legales para conducir y tiempos de descanso obligatorios, sin embargo las vías en mal estado o los retrasos por controles afectan los itinerarios, y terminamos bajo mucha presión”.

Coinciden varios conductores que, el impacto laboral también llega al entorno familiar, las relaciones familiares se ven afectadas por la ausencia y la carga emocional del oficio; a todo esto, se suman los desafíos económicos. Por lo tanto, no se puede hablar de eficiencia si no se garantiza la salud del conductor. Para enfrentar esta realidad, muchas empresas incorporan GPS, control de velocidad y monitoreo de flotas para optimizar rutas y mejorar la seguridad.

En definitiva, el transporte de pasajeros no solo mueve la economía del país; también carga sobre sus ruedas una realidad poco visible, la de trabajadores que, con esfuerzo y compromiso enfrentan condiciones complejas para mantener en movimiento a toda la sociedad, dejando huellas en la vida de quienes lo ejercen. Reconocer su labor es el primer paso para mejorar sus condiciones.

Desde pequeños, los dos soñaron con ser choferes profesionales

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

La pasión, la convicción y la determinación por un objetivo conllevan a logros y metas que se pueden alcanzar. Así lo reconocen dos jóvenes conductores que lucharon por sus sueños y ahora trabajan en lo que más les gusta.



Carlos Sánchez

Carlos Sánchez más conocido como “Toreto” desde muy chico empezó como oficial de los buses de la Compañía Alonso de Illescas, Coop. Las Palmas y Pacífico. Se abrió campo poco a poco gracias a la oportunidad que le daban para aprender a conducir desde temprana edad. Apenas se dio la oportunidad y con sus propios ahorros se inscribió en el Sindicato de Choferes y se graduó en la licencia tipo C, luego la D y la E. Incluso tiene licencia de operador tipo G. Indica que disfruta conducir vehículos pesados.

Ha conducido tráiler, volqueta, buses, camiones y maquinaria pesada, pero no nos cuenta que prefiere el bus. Actualmente maneja una Pacifico recorriendo toda la provincia.

Santiago Macías Saldarriaga, tiene 20 años de edad y ya es conductor profesional con licencia tipo D, que la obtuvo luego del curso seguido a sus 18 años y gracias al apoyo de su padre quien siempre fue su ejemplo al verlo



Santiago Macías

manejar buses en distintas cooperativas de transporte. Santiago nos cuenta que desde muy chico sabía lo que quería y fue su objetivo conducirse hacia el logro de su meta.

“Desde niño soñé con manejar buses, ha sido lo que he querido siempre y ahora que lo puedo realizar lo trato de hacer lo mejor posible y con responsabilidad”.

Barreras para las damas transportistas

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

El transporte es masculino: la dirigencia, personal técnico, operativo, conductores y controladores de camiones, camionetas, buses, busetas y taxis son en su mayoría hombres. Aunque cada vez es más visible la presencia de mujeres como ingenieras, técnicas en transporte o conductoras profesionales, todavía queda un largo camino para romper las brechas existentes.

Según el Instituto Nacional de Estadística y Censos, en el Ecuador la par-

ticipación de las mujeres como conductoras profesionales es del 10%. En el transporte pesado, el porcentaje disminuye al 7%. A nivel mundial, según la Organización Internacional del Trabajo, el transporte está integrado por un 20% de mujeres; y, en América Latina el porcentaje es 10%.

¿Por qué es tan significativa la diferencia entre hombres y mujeres transportistas?

El transporte ha sido históricamente dominado por los hombres al considerar a las mujeres poco adecuadas y sin la fortaleza o preparación suficientes. También es clave el poco o ningún apoyo para que las mujeres ingresen al

sector desde todos los ámbitos: familiar, gremial, empresarial y la ausencia de políticas públicas que favorezcan su inserción y permanencia.

No es basta con acceder, es imprescindible permanecer

Para ello deben vencer entornos de trabajo hostiles, prácticas discriminatorias, una cultura laboral donde predominan los hombres y los obstáculos al tratar de conciliar la vida laboral y familiar. No olvidar que en nuestro país la responsabilidad familiar recae tradicionalmente en las mujeres lo que dificulta sustancialmente su participación en este sector.

Dama al volante

RIOBAMBA

POR GLENDA REA

Elizabeth Vallejo decidió a romper este estereotipo se capacitó, eliminó miedos y prejuicios. Muy joven tenía temor de estar tras un volante; pero, a los 38 años decidió estudiar para obtener licencia tipo C.

Toda su vida se dedicó al hogar como su prioridad y decidió aportar a la economía de la familia. Se inició en una compañía de carga liviana recorriendo la zona urbana y rural del cantón Cumandá (Chimborazo). Manejaba despacio, pero poco a poco fue tomando confianza, siempre atenta a cualquier contratiempo en la vía, ya que se cruzaban transeúntes y motos.

Su tiempo lo dividía entre ama de casa y conductora. Como anécdota recuerda que una vez estaba preparando el almuerzo y le llamaron para una carrera, entre risas cuenta: "Ahí dejé las ollas, apagué la cocina y me fui."

Cada kilometro que recorre representa una historia de esfuerzo, demuestra que no hay edad ni rol que limiten los sueños y que nunca es tarde para empezar. Mencio-

na que entre sus amigas del volante prevalece el orgullo de realizar un trabajo que, muchas veces, es mal visto por el sexo masculino.

"Las mujeres podemos y muchas veces somos mejores en el volante. Con firmeza, esfuerzo, preparación y coraje no hay volante que no pueda ser tomado por una mujer". Vallejo conoce su responsabilidad y por eso revisa su camión antes de tomar cualquier ruta: frenos, gasolina, aceite, espejos, sus documentos personales y, por supuesto, el cinturón de seguridad.

Esta es la historia de miles de mujeres que, como Elizabeth, aprendieron a manejar para trabajar.



Conductora de bus

GUARANDA

POR VÍCTOR ESPINOZA

Andrea Stefanía Paliz Aguilar, de 31 años de edad, oriunda de Guaranda, proviene de una familia de transportistas de varias generaciones. Su abuelo, Jorge Augusto Paliz Jiménez junto a 12 de sus parientes, fueron los creadores y fundadores de la Cooperativa de Buses Urbanos y Rurales Universidad de Bolívar.

Desde temprana edad sintió inclinación por la transportación y a los 12 años, condujo un vehículo liviano. Luego, a los 14 años con autorización de su padre y ayuda del chofer de un bus de la familia, movilizó un bus emocionada por primera vez, después se profesionalizó y se convirtió en la primera mujer bolivarenses dirigiendo el volante de la unidad de transporte en la que empezó como cobradora de pasajes.

Andrea es una de tres hermanas que cuentan con licencia profesional, pero solo ella se dedica 100% a la transportación. También, estudió Jurisprudencia y obtuvo el título de abogada, pero no ejerce la profesión, porque el volante es su pasión.



Narra que, en principio, los usuarios le tenían desconfianza e incluso al subirse al bus le sugerían conducir con precaución. Pero con el transcurrir del tiempo y sin ningún siniestro de tránsito hasta la actualidad, terminó el recelo de los usuarios. Hoy existe respeto mutuo entre pasajeros y conductora.

Se muestra agradecida por el trato igualitario y respetuoso que recibe de sus colegas varones e invita a otras mujeres a incursionar en la transportación a la que califica como una profesión digna. Sugiere a los choferes conducir siempre con precaución en el marco del respeto a las leyes de tránsito al movilizar vidas humanas para evitar accidentes.

CANTER



**FABRICADO
100% EN JAPÓN**

CANTER 611 4.5 TON

Precio Final:

\$30.990

CANTER 714 4.5 TON

Precio Final:

\$34.990

CANTER 814 4.5 TON

Precio Final:

\$38.990

Imagen referencial para fines publicitarios. Precios y equipamiento pueden variar sin previo aviso.

FUSO
EL DURO DE ESTAS TIERRAS

Encuentranos en MOTRANSA:

Quito: Av. 10 de Agosto y Juan de Ascaray, sector de La Y, Teléfono: 02-2940800

Guayaquil: Av. Juan Tanco Marengo, km 1.5, junto a Dicientro, Teléfono: 04-3801600

Cuenca: Autopista Azogues - Cuenca y Pueblo Shuar, km 9 1/2, Challuabamba (sector Puente Sixto Durán Ballén), Teléfono: 07-4134504

Ambato: Av. Manuelita Saenz y Gómez de la Cerna (Referencia: a una cuadra del SRI), Teléfono: 03-6000307

@FusoEcuador

www.fuso.com.ec

@fuso_ecuador

Encuétranos en
MOTRANSA

Una década laborando con mi esposa en la línea urbana

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

César Marín Tircio, es un conductor profesional con más de 35 años de experiencia quien a lo largo de su trayectoria ha conducido tráiler, volqueta, camiones y buses. Ha pasado por Petroecuador y la Marina en contratos ocasionales. Desde hace 10 años administra y maneja una unidad de la Compañía Alonso de Illescas conjuntamente con su esposa Angélica Salas. Son más de 10 horas diarias que comparten en el trabajo, además del tiempo en el hogar.

“No he tenido inconvenientes con mi esposa a lo largo de esta década que trabajamos juntos. Ella cobra los pasajes y hace de oficial; yo me dedico a manejar y no me aburro ni peleo con mi esposa en el trabajo porque respetamos los espacios de cada uno. Ella tiene sus amigos y mis amigas y cuando se suben al bus saludamos y reímos normalmente como si el otro no estuviera.

“Gracias a Dios no nos faltan al respeto ninguno de los compañeros y eso se debe a nuestro carácter jovial. Luego



Angélica y César Marín, esposos.

de la jornada laboral hacemos nuestra vida normal de pareja en casa. Créame, no he sentido para nada la presión o asfixia de pasar todo el día con mi señora”.

Marín es alegre y cordial en el volante, no entra en correteos con los demás buses, no ha tenido problemas con los pasajeros y en su vida profesional, solo una vez, tuvo un fuerte accidente no intencional con una persona fallecida. Esto ocasiono su detención por cinco días hasta que se determinó su inocencia y salió libre sin cargos. Nos manifiesta que ser conductor profesional es su pasión, le ha dado satisfacción y logros personales, es su sustento diario, por eso agradece a Dios todos los días.

Un gran conductor debe tener su vista en buen estado

GUAYAQUIL

POR LUIS RUÍZ

La buena visión es indispensable en todo conductor profesional. Pasados los 40 años, llegan los típicos achaques y cambios hormonales y los ojos no escapan. Conozca los principales problemas que afrontan.

La agudeza visual define la claridad con la que puede ver y se mide leyendo letras que aparecen en una cartilla visual. La prueba indica si necesita lentes. También está la presbicia que afecta la capacidad de ver el tablero, y el “ojo seco” que disminuye la calidad de visión nocturna. El glaucoma daña el nervio óptico, es muy frecuente y no avisa ni presenta síntomas evidentes en la etapa inicial de la enfermedad.

Las cataratas dañan progresivamente el cristalino que hace que la visión se torne borrosa y deja ver destellos alrededor de las luces. Esta enfermedad dificulta mucho la conducción nocturna, pero es operable. La degeneración macular ocurre cuando la mácula se daña y se pierde la visión central nítida.

Para quienes conducen por la noche recomendamos limpiar constantemente los parabrisas (por dentro y fuera) y que las luces delanteras y traseras estén limpias.



Es necesario que el conductor vea correctamente.

Independientemente de su edad, los problemas oculares son constantes en los conductores. Si usted nota que su visión está borrosa, ve destellos en las luces de los carros, tiene dificultad para ver las señales de tránsito o peatones, consiga urgente una cita con un especialista y precautele su vida.

Los riesgos laborales que enfrentan los choferes

CUENCA

POR LORENA PEÑA

El trabajo del chofer profesional no es fácil. Ya sea que recorran cortas o largas distancias, los conductores están expuestos a riesgos permanentes que deterioran su salud física y mental. Edgar Pozo, técnico de la Dirección de Riesgos del Trabajo del IESS, señala las principales afectaciones que sufren.

Entre lo más grave están los riesgos de colisiones con consecuencias mortales en el 30% de los casos. Se añade la ergonomía del asiento, espalda, apoya cabezas, volante, pedales y retrovisores. La ubicación inadecuada provoca a corto y largo plazos, daños a la columna.

Según estudios, el conductor está expuesto en un 80 y 90% a problemas relacionados con la ergonomía. Se debe considerar la altura y posición de las piernas respecto a los pedales para evi-

tar sobrecargar la cadera lo cual genera lesiones músculo esqueléticas.

Para la altura del volante, éste debe formar un ángulo de 45 grados respecto del brazo para evitar lesionar los hombros. La vibración del vehículo genera molestias en espalda y articulaciones.

La ausencia de horas adecuadas para el descanso también afecta. En algunos casos los choferes conducen hasta diez horas ininterrumpidas, mientras dedican apenas cuatro a descansar. Las pausas activas son recomendables, por cada hora de conducción se sugiere cinco a diez minutos de pausa.

El ruido es otro riesgo. En Cuenca, muchos conductores están expuestos a niveles superiores a 70 decibeles de sonido, lo que desemboca en estrés y agresividad.

El efecto acumulativo de los gases por la combustión del motor afecta la salud a largo plazo.



Varios riesgos laborales afectan al conductor.

La radiación solar causa envejecimiento prematuro de la piel del rostro y del brazo izquierdo los más expuestos, se recomienda usar protector solar, gorras y mangas en el brazo izquierdo.

Vuelve la chatarrización para el período 2025 – 2027

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

El MTOP señala que el 97% del parque automotor del país usa combustibles fósiles. Los vehículos obsoletos generan más contaminación, accidentes y costos. Existe la necesidad urgente de modernizar la flota pública y comercial puesto que 34.099 vehículos pesados han cumplido su vida útil y son los que emiten altos niveles de CO2 y presentan fallas mecánicas.

Cuadro de la antigüedad del parque automotor por modalidad:

Modalidad	Vehículos	Emisiones CO2
Taxi	4.234	17%
Camioneta	2.617	9,4%
Camión / Tracto	18.509	26,4%
Bus y mini bus	7.194	23,3%
Microbus	169	22,6%
Furgoneta	1.376	11,3%
Total	34.099	100%

Principales objetivos de la chatarrización

- Reducir la cantidad vehículos obsoletos públicos y comerciales
- Disminuir consumo de combustible

- Disminuir emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)
- Disminuir siniestralidad vial por fallas mecánicas

Población objetivo

Propietarios de vehículos de transporte público y comercial que hayan alcanzado o superado el tiempo de vida útil (TVU).

Aplicación a nivel nacional

Transportistas comerciales de servicio que dependan de su vehículo como su sustento.

Operadores de buses y microbuses interesados en renovar sus flotas.

25 MILLONES PARA BONO DE CHATARRIZACIÓN

El plan va dirigido a nivel nacional a los propietarios de vehículos que hayan alcanzado o superado la vida útil. Deben ser transportistas comerciales que dependan de su vehículo para su sustento. También pueden aplicar empresas de transporte público en buses interesados en renovar sus flotas.

Estarán depositados en un fideicomiso y no dependerán del Ministerio de Finanzas porque toma tiempo tramitar. El fideicomiso permitirá entregar rápidamente el dinero una vez cumplida



toda la documentación (2 o 3 días). No importan los años de cada vehículo, si quiere chatarrizarlo voluntariamente, lo puede hacer. El bono de chatarrización se podrá endosar una sola vez. Todo se hará a través de BanEcuador.

Modalidad	Cantidad	Bono USD
Taxi	125	446.278,42
Camioneta	131	532.512,39
Camión / Tracto	740	14'714.921,53
Bus y mini bus	396	7'489.542,47
Microbus	51	631.486,25
Furgoneta	179	1'185.072,84
Total	1622	24'999.814

El programa “Nuevo Transporte” del Gobierno Nacional

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

El Programa “Nuevo Transporte” impulsado por el MTOP se ejecuta en coordinación con otras entidades gubernamentales y los GAD. Su objetivo es resolver las necesidades de los usuarios y del sector mediante iniciativas como:

- **Créditos accesibles** con nuevas líneas de crédito y tasas de interés reducidas a través de BanEcuador, para que los transportistas puedan adquirir

o renovar sus unidades con especial énfasis en la chatarrización voluntaria de vehículos antiguos y contaminantes. Se busca reducir la circulación de unidades obsoletas, mejorando la seguridad vial, la sostenibilidad ambiental y la competitividad. Incluye también la exoneración de impuestos para insumos como llantas y el pago de compensaciones en beneficio de taxis, camionetas y tricimotos.

- **Mejorar la seguridad vial** con medidas de seguridad en vías y en la operación de las unidades. Incluye mantenimiento vial y la dotación de 124 pa-

trullas de carretera. Se implementarán radares para evitar extorsiones y asaltos.

- **Ampliación de la vida útil** de las unidades a dos años más y la vigencia de permisos y contratos de operación hasta diciembre de 2025.

- **Diálogo permanente** con los gremios que permita abordar los desafíos del sector y encontrar soluciones conjuntas.

- **Incorporación de buses eléctricos** en búsqueda de la sostenibilidad ambiental y una gestión eficiente y unificada.



Transportistas pesados piden al MTOP asumir la competencia de la Alóag-Santo Domingo

SANTO DOMINGO

POR JANETH CRUZ

Siete organizaciones nacionales de transporte pesado emiten una alerta al país por el cierre de la vía Alóag-Santo Domingo, programado por el GAD provincial Tsáchila entre el 7 y 14 de junio para ejecutar trabajos en el kilómetro 83.

En una entrevista con BUENVIAJE, Fernando Ortiz, quien forma parte del Comité Nacional de Transporte de Carga Pesada, explica que, según un informe del Servicio de Gestión de Riesgos de 2016, la montaña, en ese tramo de la carretera sigue fracturada con un riesgo geológico real de desprendimiento, por lo que se hace necesario construir una variante (vía paralela).

Por incapacidades demostradas por los GAD, consideran que estos o más

trabajos deben estar a cargo del Ministerio de Transporte al cual solicitan que asuma la competencia de forma urgente. “La vía no puede seguir en manos de funcionarios que han demostrado no tener capacidad técnica, ni administrativa, ni económica para manejar esta obra estratégica para el país”, señala Ortiz.

El sector del transporte advierte pérdidas calculadas entre USD 8 y 10 millones diarios por el cierre de este eje vial nacional. La decisión asfixiará la economía local (Alóag, Tandapi, Alluriquín), paralizará al sector productivo, golpeará a miles de estudiantes, transportistas, agricultores y comerciantes.

Ortiz opina que lo idóneo hubiese sido que las autoridades ejecuten un plan técnico con cierres parciales por horas, mediando estudios reales de impacto, soluciones definitivas y construcción de variantes. “Lo correcto, lo ideal, lo técnico,



Mantenimiento en Alóag-Santo Domingo.

sensible y de sentido común, es hacer la variante con los recursos que cobran por el peaje”, afirmó, tras aclarar que el Comité de Transporte de Carga Pesada, no se opone a las obras, pero sí a la negligencia.

Un tramo del kilómetro 83 se ha visto afectado por deslizamientos de material pétreo. Las vías alternas por el cierre serán Alluriquín – La Florida, Las Mercedes – Santo Domingo, Las Mercedes – Los Bancos, Calacalí – Independencia – Los Bancos – Puerto Quito – La Concordia.

CTE retoma control de vías clave en Guayaquil y desplaza a la ATM

GUAYAQUIL

POR LUIS RUÍZ

Una pugna que revive asperezas entre dos entes del tránsito en Guayaquil nos mantiene en incertidumbre. “No sé si parar o no, ya que tengo entendido que en Guayaquil la competencia es de ATM”, resume la confusión de muchos usuarios.

El conflicto principal se centra en las vías a Daule y La Costa. En abril, la CTE recuperó el control de ambas arterias, iniciando así la puja. El Ministerio de Defensa delegó a la CTE el control del tránsito en zonas periféricas y penitenciarias como La Roca.

La ATM espera que la CTE haga controles integrales y no se limite “a parar vehículos”, pues este nuevo manejo “se asume con roles gubernamentales y autoritarios”. Desde mayo la CTE retomó el control de las dos vías con más de 60 agentes. En la vía a La Costa realizará patrullajes, campañas de educación vial y controles de velocidad.

El alcalde Aquiles Álvarez, escribió en redes sociales que “no es un tema técnico, es un tema de autonomía” y pidió al Gobierno evitar medidas que agranden el conflicto.

Por ahora, solo los agentes de la CTE pueden detener vehículos en estas vías, hasta que se emita un pronunciamiento oficial del cual estaremos pendientes.



La CTE en control por La Roca, vía a Daule.

Usuarios deben pulsar un botón para abrir las puertas

QUITO

POR JANETH CRUZ

Desde el 1 de junio, en el Metro de Quito, está vigente un nuevo sistema operativo para que los usuarios pulsen un botón para abrir las puertas de los trenes en ciertos horarios. La medida busca optimizar el uso del sistema, mantener la seguridad de los pasajeros y reducir el consumo energético.

Apertura manual con botón: En tres horarios de menor demanda (de 05h30 a 06h30, de 10h00 a 17h00 y de 20h00 a 23h00), los usuarios presionan el botón ubicado en cada puerta para ingresar o salir del tren. Los sábados, domingos y feriados, el procedimiento es similar.

Apertura automática: Durante los horarios de mayor afluencia (06h30 a 10h00 y de 17h00 a 20h00), las puertas se abrirán automáticamente. Las puertas no se abrirán hasta que el tren se haya detenido y posicionado en el andén.

Según el Reglamento del Usuario del Metro de Quito, arrimarse a las puertas es una infracción leve, con sanción del 25 % de un salario básico unificado y obstaculizar o forzar el cierre de puertas se sanciona con un salario básico.



Botón amarillo en el Metro (Foto Metro de Quito).

Incremento de tarifas en los pasajes urbanos: ¿Quién tiene la competencia?

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

La fijación de la tarifa de los pasajes del transporte público urbano es competencia de cada Municipio, según lo establece el artículo 264, numeral 6 de la Constitución de la República:

“Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias sin perjuicio de otras que determine la ley: 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio”.

En concordancia, el artículo 30.5 de la Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala:

“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados y Metropolitanos tendrán las siguientes competencias: (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes mo-

dalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación (...)”

En otras palabras, cada GAD municipal debe fijar las tarifas de transporte terrestre en su territorio en función de estudios técnicos sustentados en:

- Las tarifas que deben generar ingresos suficientes para cubrir costos de operación y rentabilidad.
- Las unidades de transporte deben cumplir estándares de calidad, seguridad e inclusión.

El conflicto de siempre

En Quito el incremento a USD 0.35 inició en 2021 con autorización de la Secretaría de Movilidad. Las operadoras fueron cumpliendo poco a poco con los parámetros técnicos y a la fecha la tarifa única es USD 0.35 (excepto estudiantes, adultos mayores y discapacidad).

Son cuatro años sin un incremento. Los transportistas insisten que los

costos de operación se han disparado, mientras que los usuarios no están dispuestos a pagar más.



Incremento de tarifa, un conflicto eterno.

En 17 meses, el Metro de Quito ha registrado varios inconvenientes

QUITO

POR JANETH CRUZ

El Metro de Quito, la obra más emblemática y costosa de Quito, ha enfrentado una serie de inconvenientes técnicos que han puesto a prueba su capacidad operativa y de mantenimiento. Uno de los más preocupantes ha sido el fallo en el sistema de puertas de los trenes.

¿De quién es la responsabilidad?
¿Hay falta de mantenimiento?

El sistema fue concebido para solucionar los problemas de movilidad. Pero, desde su entrada en operación, el 1 de diciembre de 2023, registró interrupciones del servicio por daños en los rieles. Luego, en mayo pasado las estaciones La Magdalena, San Francisco, Carolina, Morán Valverde e Iñaquito reportaron incidencias técnicas relacionadas con la apertura y cierre de puertas, lo que llevó incluso a la evacuación de trenes y retrasos prolongados en el servicio.

Para Diego Mosquera, coordinador de mantenimiento del Metro, uno de los problemas tiene que ver con la alta sensi-



Daños en puertas del Metro.

bilidad del sistema automatizado que, si bien busca proteger la integridad de los pasajeros, también es susceptible a fallos como impedir el cierre de puertas. La operadora intensifica un plan de mantenimiento, ¿cuándo será?

¡Cuidado con la “Curva de la Muerte”!

VENTANAS

POR VÍCTOR ESPINOZA

Transportistas y conductores en general coinciden en que la mal llamada “Curva de la Muerte”, ubicada en un tramo de la vía E25 entre los cantones riosenses: Ventanas y Pueblo Viejo es de las que mayor accidentalidad registró años atrás.

William. B. A., un transportista ventanense atribuye al desconocimiento por parte de choferes de diferentes lugares, de lo riesgoso que es circular a alta velocidad en el referido tramo separado por 4 kilómetros de distancia con Pueblo Viejo.

Los baches que deben esquivar y la falta de señalética preventiva, originaron muchos accidentes en el pasado; además, los transportistas eran víctimas frecuentes de la delincuencia.

En el Distrito de Policía Ventanas – Pueblo Viejo, informaron que los accidentes han disminuido los últimos tiempos, aunque no dieron cifras exactas, debido a que los trabajos de retiro de la vieja y la colocación de la nueva carpeta asfáltica en esta vía, obligan a los conductores a disminuir la velocidad y a circular con mayor precaución.

Informaron que el control policial en el eje vial E25 hasta el norte de Los Ríos, antes a cargo de la CTE, permite combatir a la delincuencia mediante operativos permanentes



Deben tomar precauciones para evitar accidentes.

y requisas de armas de forma conjunta con los militares, aunque ciertos transportistas dicen ser víctimas de agresiones delictivas aún. 📞

LA CHICA DE LA PORTADA

auspiciado por **DURALLANTA**



Fernanda Carolina Narváez Demera

Es licenciada en Educación Básica. Quiteña de 29 años, es modelo, broker de seguros vehiculares y emprendedora. "Me apasiona crecer, moverme, desafiarme. No me encasillo en un solo rol porque creo que una mujer puede ser muchas cosas a la vez: profesional, estrategia, creativa y auténtica".

Mi carrera empezó en eventos y ferias como modelo impulsadora, representando marcas que confían en mi presencia y mi actitud. Descubrí que la imagen va más allá de lo físico: es la energía con la que llegas, lo que proyectas, y el respeto con el que trabajas. Con el tiempo, ese mundo me inspiró a crear mi propia agencia, enfocada en brindar talento comprometido, preparado y real.

Viajar es parte de mi esencia. Me renueva, inspira y me impulsa a ver el mundo desde nuevas perspectivas. Cada viaje, cada lugar, cada conversación me dejan una idea, una emoción o una chispa que se convierte en empuje para mis proyectos. Creo que todo lo que vivimos afuera transforma nuestro interior.



A quienes me leen y están buscando su propio rumbo, les digo: no esperen a que todo esté perfecto. ¡Empiencen, muévanse, atrévanse a ser más de lo que el mundo espera! Porque cuando trabajas con actitud, los caminos se abren solos.

Yo no espero oportunidades. Las creo.

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



LUIS BORJA MARTÍNEZ, JOVEN TALENTO ECUATORIANO TRAE AL PAÍS EL PRIMER PREMIO MUNDIAL: UITP AWARDS

El pasado 16 de junio, Luis Borja estuvo presente en la sede de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP) en Hamburgo para recibir el codiciado premio por ser el GANADOR ABSOLUTO en la categoría Young Researchers (jóvenes investigadores) de hasta 35 años de edad.

La UITP es la principal organización mundial con más de 1900 socios en alrededor de 100 países. Agrupa a operadores de transporte, autoridades públicas, centros de investigación y empresas del sector. Fundada en 1885 y con sede en Bruselas, promueve la movilidad urbana sostenible. Cada dos años organiza los UITP Awards para reconocer los proyectos, investigaciones y soluciones transformadoras e innovadoras en el transporte público a nivel global.

En mayo 2025, la UITP notificó a la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito que fue declarada como finalista institucional, gracias al proyecto presentado por su investigador principal Luis Borja Martínez. Es la primera vez que un latinoamericano recibe este honor equivalente al Oscar cinematográfico.

La investigación de Luis analiza el reemplazo de 60 buses diésel por 60 trolebuses eléctricos, cuantificando la reducción de emisiones de CO₂, el ahorro energético y los beneficios en salud pública bajo un horizonte temporal de 15 años. Incluye cálculos comparativos del consumo energético, costos de operación, proyecciones de emisiones y análisis de viabilidad ambiental. La metodología de cálculo se desprendió de su tesis doctoral sobre el análisis del crecimiento de corredores BRT como el trolebús desde los valles circundantes y que conecten con el Metro.

Luis Borja estudió mecánica en la Universidad San Francisco de Quito. Cursó dos maestrías en movilidad y transporte en la Universidad Politécnica de Madrid. Actualmente, ha concluido sus estudios doctorales encontrándose a la espera de la titulación oficial. Ha ocupado varios cargos públicos y privados en el campo de la movilidad.

Felicitemos a este destacada y talentoso joven ecuatoriano por colocar el nombre del país en primerísimo lugar.

ASÍ FUE ANUNCIADO EL PRIMER PREMIO:

"Categoría para honrar el trabajo de un joven investigador en el sector. Los finalistas son: Keolis Group por el proyecto Transporte Urbano Resiliente y Transporte de Pasajeros con el proyecto Medición de Impacto Ambiental en la Adquisición de una Flota 100% Eléctrica. Y el ganador es... Luis Borja de Transporte de Pasajeros."



Centro de convenciones donde se realizó la premiación.

AMBATO

EL PASO LATERAL QUE DEBIÓ DESCONGESTIONAR, HOY COLAPSA

POR YOLANDA QUINCHE

El paso lateral de Ambato, creado para facilitar el tránsito pesado, se ha convertido en un punto crítico por deslizamientos y demoras en su intervención.

La inversión pública supera el millón y medio de dólares, pero los gremios advierten que el costo real lo pagan ellos cada día. Hace meses los deslizamientos y la lenta intervención para reparar han convertido este tramo en un foco de caos vial, con largas filas en horas pico.

“No hay día que no perdamos dinero. Cada cierre parcial o total nos cuesta entre USD

100 y 200 por camión. Nadie nos devuelve eso”, afirma Jorge Almeida, presidente de un consorcio de carga pesada. Su testimonio refleja el sentir de un sector que, lejos de ver soluciones, percibe promesas tardías y obras improvisadas.

Comerciantes, moradores del sector y usuarios frecuentes de esta arteria clave temen que la intervención llegue tarde, o peor aún, que se prolongue indefinidamente sin solución estructural. Las autoridades aún no precisan si habrá una intervención integral que garantice estabilidad a largo plazo, o apenas una respuesta paliativa al tramo más afectado.

“Estamos cansados de discursos sobre desarrollo y progreso que nos dejan con baches, desvíos y riesgos constantes”, reclaman desde los gremios. Porque, más allá del cemento y anuncios, cada minuto perdido, cada dólar gastado en combustible por desvíos y cada jornada afectada por el tráfico, es una factura silenciosa que alguien paga. Y hasta ahora, no son las autoridades.



Tramo clave de la Cuidad

OTROS ACTORES QUE OPERAN EN LAS TERMINALES TERRESTRES

POR YOLANDA QUINCHE

Más allá del movimiento de buses, pasajeros y boleterías, las terminales terrestres funcionan con una red de actores que operan sin contrato formal, aunque tienen excesiva visibilidad pública. Son los vendedores ambulantes, cargadores, mecánicos y personal informal.

Hugo Moreira, mecánico en la terminal de Ingahurco, afirma que su trabajo es clave para la operatividad, ya que el mantenimiento inmediato que realiza garantiza la salida oportuna de los buses.

A diario, cerca de 50 comerciantes informales transitan por la terminal. Venden desde alimentos hasta artículos de viaje. Para algunos usuarios su presencia es útil; pero para la administración representan desorden y descontrol. En los andenes,

los cargadores ayudan con el equipaje, pero la falta de identificación y tarifas claras provoca confusión y conflictos con los usuarios.

Este entorno laboral paralelo plantea la necesidad de una política de integración, capacitación y regulación que reconozca su aporte, sin poner en riesgo la seguridad ni el orden en la terminal. Cualquier mejora en la gestión debe considerar también a estos actores.



Piezas importantes.

LATACUNGA

50 AÑOS DE COOP. DE TRANSPORTE URBANO SULTANA DE COTOPAXI

Honramos cada paso, cada sacrificio y cada victoria que ha forjado estos 50 años de historia. Desde los primeros recorridos, los primeros socios, hasta los viejos buses testigos de un sueño en movimiento.

Hoy, ese sueño sigue rodando con más fuerza. Cada unidad representa el esfuerzo de una familia, el compromiso del socio y el orgullo de pertenecer a esta gran Cooperativa. 50 años después, seguimos firmes, unidos y comprometidos con nuestra comunidad.

Más que conductores, somos constructores de confianza, guardianes del camino y hermanos de ruta.

Hemos compartido risas, partidos, celebraciones y momentos que nos han hecho una familia. Cada encuentro o aventura vivida fuera del volante fortalece los lazos que nos mantienen unidos cultivando amistad, respeto y fraternidad.

¡FELIZ ANIVERSARIO SULTANA DE COTOPAXI! ¡SEGUIMOS ADELANTE, JUNTOS COMO SIEMPRE!

Fabian Sinchiguano, presidente
Ing. Carmita Salguero, gerente



Gracias a los socios, familias, colaboradores y pasajeros por ser parte de este viaje.

AMBATO

LA VÍA QUE LE CAMBIA EL RITMO A LA SIERRA Y LA COSTA

POR YOLANDA QUINCHE

La esperada vía que conecta Tungurahua con la Costa será entregada oficialmente el 2 de julio de 2025. Más allá del acto inaugural, ya se vive su impacto: mejora la economía local, reduce costos para los transportistas y acerca mercados a los productores.

Al margen de fotos oficiales y cintas cortadas, lo que importa es lo que se vive sobre el asfalto: una transformación para mejorar la vida de quienes, día a día, dependen de un buen camino para trabajar.

Para Paúl Chimborazo, conductor de carga pesada, el cambio es claro: "Antes hacíamos casi cinco horas para llegar a Santo Domingo. Ahora tomaremos poco más de dos". Eso significa menos



Un puente de desarrollo

consumo de diésel, menos desgaste del camión y más viajes al día. Con cada minuto que se ahorra en la vía, se abren nuevas posibilidades para transportistas, comerciantes y productores locales.

El impacto también se siente en los pequeños negocios. En Pelileo, Mercy Guachaminga comerciante de frutas, asegura que la nueva vía le permitirá llegar a tiempo a los mercados mayoristas. "Antes perdíamos fruta por las demoras, ahora llegamos a tiempo disminuyendo las pérdidas".

ESMERALDAS

COOP. LAS PALMAS ELIGE DIRECTIVA 2025/2027

POR JORGE R. CORNEJO

La Cooperativa de Transporte Urbano "Las Palmas" eligió a su directiva que regirá por dos años, según los estatutos internos. Con más de 80 socios habilitados para sufragar se realizaron las elecciones, cuyas dignidades recayeron en la lista A con 58 votos a favor, 7 nulos y 5 blanco.

Los directivos están precedidos por su presidente, Ing. Edwin Zavala; gerente, Mgs. Freddy Freire seguido de su Consejo de Administración y Vigilancia, quienes tendrán la tarea de guiar el destino de esta importante empresa de transporte en Esmeraldas.

Para el Ing. Edwin Zavala, "es una continuación del trabajo que hemos venido realizando para el bienestar



Ing. Edwin Zavala, Presidente.



Consejo de administración.

del socio, cuidar los recursos, administrar los negocios afines y buscar la manera de mejorar el trabajo y los ingresos de nuestros inversionistas quienes han confiado en esta administración". Les deseamos el mayor de los éxitos.

QUITO

CARLOS CUEVA ES EL NUEVO PRESIDENTE DE FENATRAPE

POR JANETH CRUZ

Carlos Cueva H., economista por la Universidad Central del Ecuador, dirigirá los destinos de la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador para el periodo 2025-2027. Su plan de trabajo dará continuidad al legado de su antecesor, Luis Felipe Vizcaino (elector vicepresidente) en torno a un plan de trabajo que se basa en cuatro ejes programáticos:

Económico: organizar la tabla de tarifas referendadas en la Ley y en estudios técnicos, reducción en tiempos de pago, resolver problemas de facturación con el adecuado control de los puntos de emisión.

Servicios: asistencia jurídica, insumos y llantas con

economía de escala, capacitación y alianzas estratégicas con proveedores y servicios.

Legal: preparar reformas integrales a la Ley de Tránsito que generen mejores condiciones de trabajo.

Político, social y comunicacional: fortalecer el posicionamiento del gremio para difundir la importancia del transporte pesado como columna vertebral en la economía nacional.



Carlos Cueva, presidente Fenatrape

RIOBAMBA

LA COLOCACIÓN DE GPS EN LOS VEHÍCULOS ES RESERVADA

POR GLENDA REA

Los GPS son una alternativa de seguridad debido a que permiten controlar y monitorear los vehículos en tiempo real. Cada empresa que brinda el servicio de instalación buscará un lugar adecuado con base a la experiencia en resultados como la recuperación de vehículos y análisis de señal de la operadora vinculada. Un rastreo satelital también brinda alertas sobre alguna falla del vehículo.

Es importante mantener la información en reserva, pues los equipos son vulnerables a los inhibidores de señal o la desconexión manual de organizaciones delictivas que se dedican al robo de camiones; por ende, las empresas no revelan la ubicación de los equipos.

Jorge Andrango, gerente general de Seguridad Vial GPS360 S.A.S. señala que el lugar específico de la colocación del GPS es reservado por seguridad, pero si señala que la instalación es en lugares abiertos con la intervención de equipos adecuados con funcionalidades al medio ambiente. recomienda mantenimientos semestrales y el periodo de vida útil es de 5 años. Existen varias marcas de GPS como: Ruptela, Concox, Quenclin, Teltonika entre muchas.



Camión con rastreo satelital.

GUAYAQUIL

TANQUEE COMBUSTIBLE PIDIENDO GALONES Y NO DÓLARES

POR JANETH CRUZ

Independientemente de los precios actuales de gasolina o diésel, ¿se ha preguntado cómo se calibran estas máquinas expendedoras en las gasolineras? En este reportaje explicaremos sencilla, pero prácticamente este proceso.

La máquina debe estar limpia y en buen estado mecánico. El recipiente calibrador (benjamín) debe tener una capacidad mayor o igual al caudal máximo que puede despachar la pistola del surtidor.

“Hay que asegurarse que el surtidor esté en cero antes de comenzar a surtir con la pistola abierta”, explica el experto Gino Dávila que prestó servicios para cadenas internacionales. “Se procede a hacer algunas pruebas para que la cantidad dispensada coincida con la del recipiente. En Ecuador la gente está acostumbrada a tanquear en dólares y no en galones. Hay muchas veces que las

máquinas vienen calibradas en litros como se surte en otros países”, agrega. Es aquí donde se ajusta el tornillo de calibración girando la llave de ajuste para los litros pasarlos a galones (1 galón equivale 3.78 litros).

“Una vez calibrado el surtidor, se comprueba la precisión con cantidades adicionales. Si las lecturas coinciden, el trabajo está listo”. El perito recomienda a los usuarios que tanqueen por galones y no por dólares. Con cualquier opción, afirma que es difícil que la máquina falle o surta más o menos de lo que solicita el cliente. Las gasolineras deben revisar o calibrar los dispensadores una vez al año o cuando sospechan fugas.



Gino Dávila calibrando un surtidor.

RIOBAMBA

USTED DECIDE: ¿REPUESTOS ORIGINALES O GENÉRICOS?

POR GLENDA REA

A la hora de adquirir un repuesto empieza la aventura de cotizar precios y marcas para resolver de manera rápida, eficaz, segura y confiable. Tiene dos opciones: originales o genéricos, ¿cuál elegir? Un aspecto importante a considerar es la vida útil.

En tiendas físicas y en línea hay variedad de productos. María Belén Duchi, propietaria de Auto Repuestos Cumandá lleva 16 años en el negocio. Manifiesta que los repuestos originales japoneses son líderes del mercado porque no dan problema; pero, también existen genéricos de buena calidad. Todo depende de la marca, procedencia y la aplicación correcta de cada pieza para mayor durabilidad.

En lo económico la diferencia es de un 30 a 50 %. Las personas eligen genéricos: “como estamos en tiempos complicados prefieren ahorrar, muy pocos compran originales. Pero, a veces, ese ahorro no es significativo y se convierte -al final- en un gasto extra, debido a que se dañan y se deben reem-



Venta de repuestos.

plazar. Por ende, un buen asesoramiento al cliente es primordial para que sepa qué elegir”.

Al reparar con pieza genérica se corre el riesgo de que no funcione bien. Esto no ocurre con los repuestos originales que se han fabricado de manera exclusiva para un tipo de marca o modelo. Los repuestos originales minimizan el riesgo de accidentes de tránsito.

Las piezas genéricas también conocidas como ‘aftermarket’ son hechas para adaptarse a una variedad de modelos, no se ajustan correctamente y pueden requerir adaptaciones y, en algunos casos, se pone en riesgo otra parte del vehículo.

BABAHYO

CUATROCIENTAS LLANTAS DESECHADAS TRANSFORMADAS EN ARTE

POR VÍCTOR ESPINOZA

Los neumáticos en desuso que se convierten en basureros dañinos son recolectados, reciclados y convertidos en obras de arte. Jacinto Monsarrate, gerente general del Sistema Ecuatoriano de Gestión Integral de Neumáticos Usados (SEGINSUS), informó que 400 llantas viejas dejaron de ser reproductoras de mosquitos transmisores del dengue, paludismo y chikungunya.

Seginus, mediante convenio con la Alcaldía de Babahoyo, donará una escultura de 6 m. que será colocada como

ícono en el redondel de ingreso a la ciudad que conecta con la vía E25 Guayaquil - Quito.

Seginus ha recogido 30 mil llantas en Babahoyo y unos 8 millones en todo el país durante los últimos 5 años, mediante un convenio de capacitación a los choferes y de recolección de llantas en las sedes de las cooperativas de transporte o los patios de los transportistas. Califica de positivo el logro, porque una llanta botada, al no ser un residuo orgánico, demora 500 años en descomponerse y ocupa un espacio innecesario que afecta a la naturaleza.



Los neumáticos viejos embellecerán espacios.

CACHA (CHIMBORAZO) ◆◆

CÍA. SHRIRY CACHA CON NUEVOS PROYECTOS

GLENDA REA

La Compañía de Transporte Shriry Cacha, fue fundada en 2019. Brinda servicio de transporte de carga mixta directamente para las 23 comunidades de la parroquia Cacha y sus alrededores. Está conformada por socios indígenas. Uno de sus objetivos es el incremento de nuevos socios que fortalezcan y beneficien con ideas, enfoques y mejoras operativas.

"Nos buscamos el pan de cada día sirviendo con responsabilidad y precios al alcance del bolsillo de las personas; el valor de la tarifa es de un dólar", dice Carlos Daquilema, representante legal. Señala también que todos los compañeros se han puesto de acuerdo para, próximamente, renovar las unidades con el fin de



Carlos Daquilema, miembro.

servir mejor y brindar comodidad y confianza a sus usuarios.

En Riobamba, calles Boyacá y Carondelet se encuentra la parada. Es un punto estratégico ubicado en una zona comercial y, al existir pasajeros hacia los sectores rurales, lamentablemente, hay muchos vehículos informales que operan en la zona.

QUITO ◆◆

CERTIFICADO ÚNICO VEHICULAR ¿QUÉ ES Y PARA QUÉ SIRVE?

POR ANA MARÍA MONCAYO

El Certificado Único Vehicular (CUV) contiene toda la información de un vehículo: características técnicas (año, modelo, números de chasis y motor, tipo de vehículo), datos del propietario (historial de dominio) y posibles gravámenes. Sirve para validar la información e historial del vehículo. Es útil al verificar la información al comprar, evitar fraudes y demostrar su propiedad.

Todo automotor registrado en la Base Única Nacional de Datos puede obtenerlo en forma presencial o en línea en la página web de la ANT. Su costo es de USD 7,50. No tiene caducidad mientras no cambien las características del automotor o del propietario.

Requisitos para su obtención:

- Cédula de ciudadanía, pasaporte, carné de refugiado, credencial diplomática.
- Especie de la matrícula del vehículo
- No tener deudas por infracciones de tránsito o convenios de pago vencidos.
- Comprobante de pago del CUV.
- La persona jurídica necesita copia simple del nombramiento del representante legal.

HUMOR



O cambias o se funde el motor



IoT es la “Internet de las Cosas” que transforma el transporte mundial

¿SABÍA QUE PARA EL AÑO, 2025, SE ESTIMA QUE SOBRE 75 MIL MILLONES DE APARATOS ESTARÁN CONECTADOS A NIVEL GLOBAL A “INTERNET DE LAS COSAS”? ESTE AVANCE TECNOLÓGICO HA REVOLUCIONADO LA MANERA EN LA QUE SE LLEVAN A CABO LOS PROCESOS Y PROTOCOLOS DE LAS INDUSTRIAS. UN SECTOR QUE HA SIDO GRANDEMENTE IMPACTADO ES EL TRANSPORTE PESADO Y DE PASAJEROS.

POR MARISTHER GUEVARA

Los vehículos, electrodomésticos y/o herramientas industriales se conectan por medio de internet para transmitir datos, analizarlos e inclusive controlar otros dispositivos vía remota. Por ejemplo, las empresas pueden utilizar el IoT para optimizar operaciones, monitorear vehículos o rutas en tiempo real y mejorar la toma de decisiones.

Internet de las Cosas (IoT por sus siglas en inglés) es una red de dispositivos físicos que “hablan” entre ellos por medio de sensores y software.

En artículos pasados, hemos discutido el rol de la inteligencia artificial y otros softwares para aumentar la eficiencia de una empresa de transporte y apoyar en las tareas diarias, de seguridad, sostenibilidad y prevención. La mayoría de esos productos funcionan gracias al IoT.

IoT en el Transporte

En el transporte pesado, el IoT juega un rol importante en la gestión de flotas, logística y rendimiento de los vehículos. El IoT permite el intercambio de datos en tiempo real mediante sensores y conectividad entre vehículos e infraestructuras, lo cual ayuda a tomar decisiones más informadas y operaciones eficientes.

Ejemplos de la aplicación en el transporte

- **Gestión de Flotas:** el IoT integra los datos del vehículo para un monitoreo más fácil del rendimiento (eficiencia de combustible, presión de neumáticos, estado del motor), la condición de sus partes, el tiempo ideal para el mantenimiento mejorando la seguridad del conductor y pasajeros. Adicionalmente, durante reparaciones, permite hacer



Foto tomada de internet.

un seguimiento eficiente y así reduce el tiempo de espera y los costos.

- **Rutas optimizadas y asistencia al conductor:** con el GPS para las rutas, la ubicación del vehículo y el IoT para facilitar la transmisión de la información, las empresas de buses y camiones pueden analizar patrones de tráfico, potenciales retrasos, condiciones climáticas y rutas más cortas para guiar a los conductores minimizando interrupciones.

- **Seguimiento de envíos:** los sensores IoT colocados en un contenedor pueden monitorear las condiciones de la carga como temperatura y humedad, asegurando que los productos lleguen en condiciones óptimas. Adicionalmente, con la ubicación de la carga en tiempo real se puede dar una respuesta más precisa de tiempos de llegada.

- **Optimización de inventario o de pasajeros:** las herramientas del IoT permiten el análisis de datos para prever la demanda (ya sea de pasajeros o de carga) y prepararse con vehículos extra o frecuencias más seguidas, lo cual

mejora la relación entre la empresa y sus clientes.

- **Impacto Ambiental:** Al optimizar rutas y el uso de combustible, el IoT contribuye a sistemas de transporte más ecológicos y sostenibles.

Desafíos y Futuro

A pesar de sus beneficios, la adopción del IoT en el transporte enfrenta desafíos, como la seguridad de los datos y la complejidad de los sistemas conectados. En el futuro, se espera que estos retos se puedan superar y se verá un crecimiento del efecto del IoT en los vehículos de transporte. Desde autos autónomos que se comunican con sistemas de tráfico hasta drones que entregan paquetes, el potencial del IoT en el transporte no tiene límites. 🚀

Fuentes:

<https://www.techtarget.com/iotagenda/definition/Internet-of-Things-IoT>
<https://www.ibm.com/topics/internet-of-things>
<https://aws.amazon.com/what-is/iot/>
<https://www.devry.edu/blog/what-is-iot.html#work>



Samuel Leopoldo Rivera: visionario empresario, valiente emprendedor y transportista pionero

CONDUCE SIN PROBLEMAS, DIRIGE SU EMPRESA GRÁFICA Y SUEÑA CON EMPRENDER. SU VIDA ES UNA SÍNTESIS DE LO QUE SIGNIFICA EL HOMBRE LOJANO: TRABAJADOR, EMPRENDEDOR Y VISIONARIO. TUVO UNA INFANCIA DIFÍCIL QUE APENAS LE PERMITIÓ ESTUDIAR LOS PRIMEROS AÑOS DE LA PRIMARIA. LA ESCASEZ ECONÓMICA DE SU FAMILIA LO OBLIGÓ A TRABAJAR DESDE LA NIÑEZ Y ESO MARCÓ SU VIDA.

Su vida es ejemplar y anecdótica, puesto que, sin reparar en sus limitaciones académicas que superó con autoeducación para después desarrollar la industria gráfica.

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

Terminado el servicio militar en 1960 y no pudiendo seguir la carrera militar por su baja estatura, el joven Leopoldo Rivera hizo el curso de chofer profesional en su Loja natal y desde 1961, nunca ha dejado el volante, aun cuando frisa los **84 años de edad**.

En los años 50 del siglo pasado, Loja era una zona aislada, con vías precarias. Su juventud la vivió entre Loja y Zamora, siempre ejerciendo la profesión que le ha dado grandes satisfacciones. Probó de “chulío” en la naciente Cooperativa Loja; luego, ayudante de chofer y finalmente, chofer principal en esos antiguos vehículos Fargo y Ford.

No le gustó ser empleado, se afilió al Sindicato de Choferes Profesionales de Loja y, de inmediato, probó suerte como empresario de transporte. Su primer vehículo fue un taxi, luego, compraría dos más.

Fue pionero en la inauguración del servicio de buses urbanos en la pequeña ciudad castellana. Primero en furgonetas, luego buses grandes en la ruta “mercado mayorista, al centro y a la Tebaida”.

A inicios de los años 70, inquieto y arriesgado, se hizo de un camión para empezar una nueva empresa: el transporte de carga pesada entre Loja y El Oro. “Carga-



ba productos agrícolas a la Costa a donde llevaba víveres y otras cosas que los lojanos consumían”, relata emocionado.

Inicios de la colonización

La sequía de la provincia de Loja de 1968 impulsó la colonización del oriente ecuatoriano. La provincia de Zamora Chinchipe recibió la migración de cam-

pesinos lojanos y con ello, el Estado inició la apertura de carreteras desde la ciudad de Zamora hacia otros cantones zamoranos. Esa obra pública convocó a choferes de todas partes. Leopoldo Rivera, recuerda que entró a trabajar como conductor de equipo caminero entre Zamora y Gualaquiza, era un trabajo esforzado, pero bien pagado.



Bus cooperativa Loja

1970 en Zamora con Velasco Ibarra

Cierto día, dio la casualidad que recibió la orden de prepararse para conducir un Land Rover oficial como parte de una comitiva gubernamental de alto nivel. Grande fue su sorpresa cuando ingresó al asiento delantero un señor tan grande, calvo y con lentes oscuros. “Buenos días señor conductor” fue el saludo del mítico Dr. José María Velasco Ibarra en su visita de inauguración de la carretera a Gualaquiza en 1970. Su recuerdo aún intacto da cuenta del diálogo con el primer mandatario del país. Su vocabulario refinado y conversación amena lo dejaron impresionado, siendo este momento especial de su vida uno de los motivos para sentir orgullo de ser chofer profesional.

Su volqueta al servicio público

Con una volqueta modelo 64 llegó a Huaquillas en 1978; primer vehículo de ese tipo en la ciudad fronteriza onense. Se estableció con su esposa y tres hijos a emprender otra vez en una nueva tierra. Era la época del retorno a la democracia, pero también, de la segunda oleada migratoria de lojanos hacia otras provincias del país.

La entonces parroquia Huaquillas recibía migrantes atraídos por el floreciente comercio binacional con el Perú. También, eran años de lucha por la cantonización de la parroquia más poblada y con más circulación de capitales del sur del Ecuador. Don Leopoldo Rivera, puso su volqueta al servicio público para la recolección de basura de las calles los fines de semana. Y, desde luego, se unió a la Junta Cívica pro-cantonización liderada por Reinaldo Reyes, otro ilustre lojano. Esa lucha colectiva dio frutos en 1980 y, en el fragor de esa gesta cívica, se dio cuenta que hacía falta una imprenta en el flamante cantón.

“La primera en la frontera”

En 1981, compró de oportunidad una imprenta en la ciudad de Loja; la instaló en el centro de Huaquillas y la llamó Imprenta Rivera, con el eslogan: ‘La primera en la frontera’. En verdad y, por muchos años fue la única en la ciudad, siendo solicitada, incluso por ciudadanos peruanos.

Aquella imprenta pionera, ahora se llama: Editorial Gráfica El Oro, atendi-

da por su último hijo Darío Rivera. La competencia de otras imprentas, la crisis económica y la llegada de la modernidad digital afectó el otrora monopolio negocio gráfico. Sin embargo, la estirpe empresarial de don Leopoldo Rivera, aún le hace soñar en abrir una imprenta más en otra ciudad.

Su autoeducación lo distingue

Jamás logró una formación educativa, pero es un hombre culto que gusta de la lectura. Es miembro de la Casa de la Cultura local, perteneció a la asociación de Artesanos Profesionales; y ofició de gerente del periódico binacional El Centinela.

Para su primer hijo Nelson Rivera, también empresario gráfico y chofer profesional, su padre es modelo de persistencia y lucha constante que le enseñó mucho en el trabajo y en la vida.

Otra actividad en la que incursionó siempre fue la compraventa de vehículos de segunda mano. Finalmente, dice que de todas, la mejor profesión es ser chofer visionario. 📖



Primer taxi de su propiedad.



1978. Posando con su familia delante de la volqueta de su propiedad.



¿Están circulando carrocerías reacondicionadas como si fueran nuevas?

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

En las vías del país, se puede observar buses con carrocerías que, a simple vista, parecen nuevas. Sin embargo, algunos actores del sector carrocerero han sugerido la posibilidad de que ciertas estructuras usadas o siniestradas con daños estructurales estarían siendo reacondicionadas y comercializadas (casi a mitad de precio) como unidades nuevas ocultando su historial.



Negocios legales enfrentan competencia desleal.

Este hecho abre la discusión sobre una posible afectación al consumidor, quien adquiriría un bien bajo supuestos estándares de calidad. Hay preocupación en términos de seguridad vial, especialmente si estas carrocerías no cuentan con la resistencia estructural ni con las certificaciones técnicas exigidas por la normativa vigente.

De ser así, los talleres legalmente establecidos que invierten en procesos certificados, tecnología de punta y garantizan sus productos, enfrentan una competencia desleal. La diferencia en los costos de producción podría explicarse porque los vehículos “informales” no realizan pruebas de resistencia, materiales homologados o procesos de verificación, por eso reducen costos, pero afectan calidad y seguridad.

¿Hay debilidades institucionales que estarían facilitando la proliferación de un mercado informal? ¿Existe supervisión suficiente del proceso de reacondicionamiento de carrocerías? ¿Se realiza un seguimiento efectivo al registro y comercialización de tales estructuras?

La eventual existencia de este fenómeno plantea un reto para las autoridades, los consumidores y el propio sector carrocerero. Aunque algunos gremios han manifestado preocupación en el pasado, no está claro si se han tomado acciones contundentes o si persisten vacíos normativos que permiten la continuidad de estas prácticas.

“Nos toca invertir y tener las unidades papelito, así no sea rentable”

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

El propietario de una unidad de transporte urbano, Gerónimo Quinde cuenta que por más de 5 años la línea urbana ha venido decauyendo poco a poco por varios factores como la pandemia, delincuencia, inseguridad y la competencia de los informales.

Esmeraldas se ha convertido en una plaza poco atractiva para el transportista, lo que ha ocasionado que muchos compañeros hayan descuidado los carros y otros, simplemente, se hayan ido de aquí. Es difícil tenerlos bonitos, bien pintados y decorados ya que si hay para llantas o repuestos no alcanza para decorarlos.

“Esa es la realidad del transportista esmeraldeño, no exagero ni me hago la víctima, personalmente vivo solo del transporte y hay meses en los que me dan ganas de llorar por la falta de efectivo”, señala Gerónimo.

Comenta que, a pesar de la situación complicada que se vive hay compañeros a quienes “aplauzo y reconozco su esfuerzo, han podido invertir y tener la unidad acorde a los tiempos. Luces LED atractivas, pintados y decorados, los asientos nuevos ya que estos suelen dañarse seguido. En fin, son cosas que por el momento las veo lejos de mi alcance. Ya mejorarán las cosas y arreglaré mi unidad tal como el compañero que dejó su unidad Volkswagen 17210 con carrocería Picoso del 2012 ‘papelito’ al



Gerónimo Quinde de Esmeraldas.

servicio de los usuarios que, en la mayoría de los casos ni siquiera valoran, dañan o destruyen a propósito”, finaliza Quinde, quien lleva 28 años de transportista en Esmeraldas.

Continental 

> **tecnología** que conecta
alemana tu vida

Juan Rodríguez
Profesional del volante

VO CONECTO UN FUTURO QUE NO PUEDE ESPERAR

Conti
360
SOLUTIONS

Continental ofrece una gestión completa de tus llantas, para ayudarte a conseguir el menor costo por kilómetro.

Con Conti 360, tú y tu camión acceden a todas las soluciones y servicios de Continental.

Con Continental, conectas todo Ecuador.



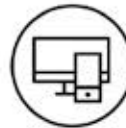
Monitoreo digital
de neumáticos



Servicios de
asistencia (VAT)



Soluciones de
reencauche



Análisis y
optimización



Neumáticos
Premium



Conozca más en:
www.continental-tires.com

Vehicentro | SINOTRUK

+35 RAZONES PARA
DE ESTRENAR TU
NUEVO SINOTRUK



**EL MÁS AMPLIO PORTAFOLIO
DE CAMIONES DEL MERCADO**

RENTABILIDAD

RESPALDO

REPUESTOS

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

 032 994 740

  www.vehicentro.com