

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

177



CUMPLIMOS
34
años

www.revistabuenviaje.com.ec



● BUEN VIAJE VISITÓ LAS FÁBRICAS DE FOTON EN CHINA

- ¿LOS GAD O ANT PARA LA REVERSIÓN DE MATRÍCULAS?
- NO SOLO EL VALOR DEL DIÉSEL AFECTA LA ECONOMÍA DEL TRANSPORTE

Teojama Comercial

Desde 1963

EL SOCIO IDEAL
PARA HACER CRECER
TU NEGOCIO



Encuétralo en tu concesionario **TEOJAMA COMERCIAL**



CONOCE TU NUEVO

DUTRO 2027



CONTENIDO



5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL
Buen Viaje visitó la fábrica de FOTON en China

10 LO EMPRESARIAL
Las fugas ocultas que golpean la rentabilidad del transporte

14 NOTICIAS NACIONALES

18 NOVEDADES

20 PUENTE ANGOSTO
La reversión de matriculas

22 CIRCULACIÓN OBLIGATORIA

24 CONTEMOS LO BUENO
El día del Padre: amor y dedicación sin frontera

26 CEDA EL PASO

30 CONDUCTORES
El duende que fuma y bebe pero me cuida

31 LO TÉCNICO
Error humano de conductores sin experiencia

32 SEGUIMIENTOS
Impericia, imprudencia y exagerada confianza

36 SOBRE LA MARCHA

40 CARROCEROS
El peligro de los buses "Frankenstein"



34 años rompiendo la percepción de invisibilidad del transporte

En 1992, cuando el transporte era estigmatizado como un “oficio para quienes no estudiaron”, nuestro fundador, Helge Vorbeck, concibió una idea. Encargó a Maritza Guevara elaborar una revista pequeña dedicada a la compra y venta de camiones y autobuses. La iniciativa era buena, pero enfrentaba un límite: los diarios nacionales publicaban su sección de clasificados cada semana, siendo la opción preferida para buscar oportunidades y empleo.

Publicar una revista mensual de clasificados auguraba un fracaso pues quien compra o vende necesita inmediatez. Tras analizar el mercado durante seis meses, concluimos que el negocio del transporte solo cobraba visibilidad ante las desgracias. Nunca se celebraba la modernización de las flotas ni se reconocían las grandes inversiones para movilizar a todo el país.

Esas realidades nos dieron la pauta de que la futura revista tendría éxito si se especializaba en temas técnicos, investigación y noticias sobre el transporte terrestre de carga y pasajeros del Ecuador.

El comienzo fue desafiante como toda gran jornada que empieza con el primer paso. Siguió miles de pasos más en los cuales, además de las ediciones impresas, nos involucramos activamente con el sector en todo el país. Organizamos foros, talleres, seminarios, reuniones técnicas y capacitaciones, con lo cual logramos la aceptación y amistad de los empresarios del transporte, un vínculo que mantenemos firme hasta hoy.

Han transcurrido 34 años de momentos buenos, complejos y duros. Hemos vivido junto al país la Guerra del Cenepa, la devaluación, el feriado bancario, la dolarización, terremotos, temblores políticos y democráticos con cambios de presidentes, la pandemia y el actual conflicto armado interno.

La historia de Buen Viaje es demasiado grande como para resumirse en pocas líneas. Sin embargo, existe una realidad única y hermosa a lo largo de estos 34 años: continuamos vigentes llegando a sus ciudades, hogares, oficinas, celulares y computadoras. Seguimos creciendo gracias a la confianza y apoyo de nuestros auspiciantes, clientes y amigos del transporte que confían en nuestro equipo de periodistas y profesionales digitales, cuyo único interés es informar la realidad de lo que ocurre.

Va para todos ustedes, nuestro eterno agradecimiento.

Buen Viaje

34 años

NR. 177 JUNIO - JULIO 2026

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

RESPONSABLE

MARITZA GUEVARA

GRUPO COLABORADOR

ING. FABIÁN ESPINOZA
ING. RUBÉN JIMÉNEZ
ARQ. RODRIGO TORRES
ING. RAÚL PAILLACHO

ENTREVISTAS Y REPORTAJES

FRANCISCO CELI	ANA MARÍA MONCAYO
BOANERGES COLOMA	CARLOS NAVARRETE
RICARDO CORNEJO	LEONOR PEÑA
JANETH CRUZ	YOLANDA QUINCHE
VÍCTOR ESPINOZA	GLENDA REA
ELVIS MERINO	MARLON RUALES
MARÍA MOGOLLÓN	JIMMY VERA

MODELO PORTADA

JENNYFER ONTANEDA/ QUITO

FOTOS PORTADA

GUSTAVO GÓMEZ

DISEÑO

MARISTHER GUEVARA

IMPRESIÓN

GRUPO IMPRESOR

COORDINACIÓN

STO. DOMINGO - BOANERGES COLOMA

DISTRIBUCIÓN GENERAL


GEOVANNI VALENCIA

REDES SOCIALES

DOMÉNICA CHAVES
ALEJANDRO LUCIO

PUBLICIDADES Y SUSCRIPCIONES

Telfs: 02-2056898 • 2056899

 0999818639 • 0999817129



Email: maritza.g@revistabuenviaje.com.ec

DISTRIBUIDORES LOCALES

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

DIRECCIÓN

Av. Gonzalo Pizarro y Machala, Tumbaco - Quito

ENCUÉTRANOS EN:



Revista Buen Viaje



@revistabuenviaje



TikTok

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.



Buen Viaje visitó China para celebrar 30 años de FOTON

BEIJING - CHINA

POR MARITZA GUEVARA

Entre el 19 y 25 de abril, tuvimos la satisfacción de viajar a China junto con altos ejecutivos de Automotores y Anexos representantes de Foton para el Ecuador, como Yezid Jaramillo, Director de Marca Vehículos Livianos BAIC, y Andrea Marriot, Jefa de Marketing.

La invitación global fue extensiva a periodistas de muchos países del mundo. La nuestra provino del Ing. Geovanni Proaño, Director de Marca Vehículos Comerciales FOTON, cuya pasión por las grandes máquinas le ha llevado a dedicar todo su tiempo a potenciar la presencia de estos finos camiones.

Desde el momento que arribamos al aeropuerto de Beijing fuimos muy bien atendidos por los ejecutivos de la empresa china. Entre cenas y almuerzos con variada comida oriental, tuvimos la oportunidad de conocer a los altos ejecutivos chinos encargados de Latinoamérica, cuyo desempeño y conocimientos nos demostraron la preparación técnica que poseen.

Trabajan sin horario y dedicación y los resultados de su accionar pudimos constatar personalmente en cada una de las fábricas que visitamos. A continuación les contamos lo que conocimos.



6

BAIC Group y sus estrategias de alianzas y proyección internacional



BAIC Group (Beijing Automotive Industry Holding Co.) se fundó en 1958. A lo largo de sus 65 años de historia se ha consolidado como una empresa estatal clave para el desarrollo industrial de Beijing, y una de las compañías automovilísticas más grandes de China.

Alianzas estratégicas globales

El éxito de BAIC radica en su capacidad de consolidar alianzas estratégicas de alto nivel. Una de las más destacadas y duraderas es con el grupo alemán Mercedes-Benz, gracias a lo cual ha asimilado tecnologías avanzadas de manufactura y altos estándares de calidad. También mantiene una alianza con la surcoreana Hyundai. Estas colaboraciones globales han permitido la transferencia tecnológica y el desarrollo conjunto de plataformas modernas.

Portafolio de productos

BAIC abarca un paraguas amplio que incluye vehículos particulares de pasajeros, camionetas y todoterrenos bajo su propia marca; también vehículos comerciales ligeros, camiones pesados, autobuses (FOTON) y una gama de vehículos eléctricos que están siendo exportados al mundo.

Proyección internacional

BAIC se encuentra en fase expansiva hacia mercados clave en América Latina (Ecuador), Medio Oriente, África, el Sudeste Asiático y Europa. En sus planes globales, además de la exportación también busca establecer plantas de ensamblaje locales, centros de investigación y redes de servicios postventa. La estrategia BAIC es proyectarse hacia el futuro como un proveedor global de movilidad inteligente y sostenible, compitiendo con fabricantes tradicionales en todo el mundo.

<<<<< Vehículos presentados en el AutoShow China 2026.

Soldadura y pintura 100% robotizadas garantizan la máxima calidad de camiones AUMAN y AUMARK

POR MARITZA GUEVARA

Durante nuestra visita a la fábrica de FOTON en Beijing capital de China, pudimos conocer y comprender la razón por la cual se destaca como un referente mundial de la fabricación inteligente. Es considerada una de las mega fábricas más avanzadas pues se apoya en un alto nivel de robotización que abarca procesos críticos como el ensamblaje de camiones y el manejo de componentes.

Nivel de tecnología y producción robotizada

Sistema de fabricación inteligente: FOTON utiliza un sistema líder para la fabricación inteligente y estándares tecnológicos de control de calidad para optimizar su cadena de valor. La empresa ha sido seleccionada como referente de fabricación inteligente por el Ministerio de Industria y Tecnología de la Información de China.

Solo robots en la planta

La producción de los camiones cuenta con áreas robotizadas que facilitan tareas como el transporte de componentes, fabricación, pintura y ensamblaje. Precisos robots se encargan del movimiento de partes muy pesadas y de gran envergadura como las cabinas, las cuales son preparadas íntegramente por robots para luego recibir los acabados de interiores, tapices y lunas. En la instancia final de la producción vimos algunos humanos que intervinieron para encender por primera vez el nuevo camión,

Estrategia y enfoque de calidad

La automatización comercial y la digitalización son posiciones centrales en los procesos que maneja FOTON. Los flujos de trabajo cumplen rigurosos estándares de calidad, seguridad y cuidado medioambiental evitando la generación de residuos, minimiza el desperdicio de materiales, reduce errores de producción, también reduce el consumo energético.

Los pilares de la producción robotizada se centran en:

- 1.) Asegurar la calidad del producto a través de tecnología y control avanzados.
- 2.) Encaminarse hacia la movilidad e inteligencia de vehículos comerciales, lo cual contempla la planificación anticipada para lograr la conducción automática.

Con su enfoque en la automatización y la digitalización, FOTON busca hacer que la gestión de flotas y la producción sean eficientes.



Robot fabrica camión FOTON.



Proceso final de control antes de encender el camión. Cabina hecha por robots.



FOTON

 30th
1986-2016

 +60 AÑOS
 AUTOMOTORES
 & ANEXOS

Cummins y su corazón tecnológico en Beijing

Beijing Foton Cummins Engine Co., Ltd. (BFCEC), es la alianza entre Cummins y Foton que opera desde 2008 e inició la producción de motores en junio 2009. Con una inversión que supera USD 710 millones, se consolidó como una de las bases de fabricación de motores diésel más modernas y avanzadas del mundo. Su capacidad instalada alcanza 520 mil unidades anuales. El convenio contempla la participación de acciones 50:50 entre Foton y Cummins.

Esta fábrica forma parte del grupo matriz BAIC, por lo cual sus motores se utilizan en marcas premium del grupo y en los camiones y buses FOTON desarrollados junto a Daimler.

Digitalización y automatización

- Líneas de producción inteligentes: Procesos automatizados para la fabricación de bloques de cilindros, culatas, ensamblaje, pintura y pruebas robotizadas.
- Control preventivo: Uso extensivo de tecnologías de prevención de errores en tiempo real y sensores de Internet de las Cosas (IoT) para monitorear el ajuste exacto de cada pieza.
- Utilización de IA: Análisis de datos mediante Inteligencia Artificial aplicados a la cadena de suministro y al rendimiento predictivo de los motores.
- Estándar operativo global: Cumplimiento estricto del Sistema Operativo Cummins (COS), además de certificaciones internacionales como IATF 16949, ISO 14001 y ISO 45001.

Motores según el segmento de transporte

La fábrica divide su producción en dos plataformas globales de Cummins: la Serie F para motores compactos y medianos y la Serie X de motores de alta cilindrada para trabajo pesado.

Los bloques producidos además de abastecer el mercado chino se exportan a más de 100 países, por lo cual esta fábrica es estratégica para el suministro internacional de Cummins.



Cobotica: la fuerza de robots con la precisión táctil del humano

En esta planta coexiste un modelo de producción combinado. La fabricación de estructuras básicas (chasis y cabinas) a cargo de cientos de robots industriales y en la planta contigua donde se ensambla el tren motriz —se acoplan y arman motores y cajas de transmisión ZF— existe mano de obra humana.

Colaboración Humano-Robot (Cobótica)

El robot pone la fuerza bruta para la pintura y soldadura peligrosa, mientras el técnico humano aporta su conocimiento, control de calidad “Cero Defectos” y el ajuste de precisión. El trabajo humano para transmisiones y tren motriz ejecuta tareas muy específicas que los robots rígidos no pueden realizar con la misma flexibilidad; por ejemplo:

- **Guiado de cableado y sensores:** Tendido de arneses eléctricos, clips de sujeción y sensores del sistema mecatrónico de la caja ZF TraXon. Los cables son flexibles y variables; los operarios humanos los colocan con precisión milimétrica para evitar rozamientos o desconexiones por vibración.

- **Inserción de engranajes y tolerancia táctil:** Mientras las piezas pesadas son

movilizadas por brazos mecánicos, la colocación exacta de los sincronizadores y componentes micrométricos del embrague depende de la sensibilidad manual de los técnicos para un ajuste perfecto.

- **Los técnicos humanos** realizan tareas secuenciales complejas apoyados por grúas inteligentes que guían la pieza flotante sin esfuerzo para que un ser humano realice el ensamble final de carcasas o el acople de la transmisión al motor Cummins con facilidad.

- **Inspección visual y aeroespacial:** Los humanos se encargan de la revisión visual crítica de sellos de estanqueidad, juntas de goma y torque en pernos clave.

- **Control de apriete inteligente:** Usando atornilladores y llaves dinamo-métricas electrónicas, el humano ejecuta el apriete, pero la herramienta digital registra el torque exacto directamente en la “hoja de vida” de esa transmisión para certificar los estándares de calidad alemanes de ZF.

- **Mientras los robots móviles** trasladan las plataformas, los humanos preparan los kits de montaje especializados (tornillería, arandelas, piezas menores) para cada tipo de transmisión según el modelo de camión ligero o tractocamión (Auman).



Planta de transmisiones ZF.



ABOUT US PRODUCTS NEWS ELECTROMOBILITY SERVICE&PARTS CONTACT US





Más allá del diésel: las fugas ocultas que golpean la rentabilidad del transporte

Los apuros económicos en los que se encuentra actualmente el servicio de transporte de carga y de pasajeros del país, están obligando a los empresarios del transporte a redefinir sus políticas de administración y operación del negocio. Esto con el fin de localizar los otros aspectos en donde están perdiendo dinero. El fin es "ir llenando el vaso poco a poco".

Identificar claramente los ítems en donde, aunque sea en poco porcentaje, están dejando de percibir o perdiendo dinero, permitirá implementar nuevos sistemas contables, administrativos y operacionales para corregir esas fugas de dinero.

A continuación presentamos algunas opiniones y prácticas que ocurren en el país para hacerle frente a la situación actual.

Una mala administración es tan grave como el alza del diésel

GUAYAQUIL

POR JIMMY VERA

Existe un problema estructural menos visible pero igualmente determinante: la deficiente gestión empresarial. La contratación barata de choferes o tripulación sin preparación técnica, sin experiencia profesional o deshonesta, incrementa el riesgo de siniestros de tránsito y convierte el aparente ahorro económico en pérdidas considerables que pasan desapercibidas.

Cada siniestro implica daños materiales, larga paralización de unidades, gastos en reparación, pérdida de ingresos y afectación a la continuidad del servicio. A ello se suman consecuencias humanas y jurídicas que pueden quebrarlo y sacarle del negocio.

El transporte exige personal calificado, evaluación y actualización permanente; también requiere respeto por las normas laborales. Mantener a los conductores y demás personal legalmente contratados no solo garantiza derechos, sino que favorece jornadas reguladas, motiva mayor compromiso y mejores estándares de seguridad. La informalidad y la improvisación generan desgaste físico, errores humanos, desinterés y la consecuente falta de reacción en la vía.

Analizando así, la rentabilidad del transporte no depende sólo del precio del combustible, sino también de decisiones empresariales responsables. Invertir en capacitación, legalidad y prevención no constituye un gasto innecesario, sino una estrategia inteligente



La toma de decisiones es vital en la empresa.

para proteger vidas, preservar el patrimonio y fortalecer un servicio eficiente y sostenible.

Llegó el tiempo de hacer el cambio a la conducción económica, profesional y técnica

Siguiente página

PROPIETARIOS DE EMPRESAS Y VEHÍCULOS DE TRANSPORTE COMERCIAL Y PÚBLICO ENFRENTAN LA DURA REALIDAD DE QUE SUS INGRESOS DISMINUYEN PUES EL DIÉSEL CASI HA TRIPLICADO SU VALOR DEBIDO A FACTORES QUE NO SE PUEDEN CONTROLAR INTERNAMENTE. AHORA NO ES TIEMPO DE DESPERDICARLO Y

SE DEBE PONER EN PRÁCTICA ESTRUCTA TODO MÉTODO QUE PERMITA ECONOMIZAR DIÉSEL. SE TRATA DE "CAMBIAR EL CHIP ANTIGUO" POR UNO MODERNO QUE EXIJA UNA CONDUCCIÓN PROFESIONAL, CONTROLADA, ORGANIZADA, CON PERSONAL PROFESIONAL Y OPERACIÓN TÉCNICA, SIN IMPROVISACIONES.

QUITO

POR ING. RAÚL PAILLACHO, DIRECTOR TÉCNICO DE TEOJAMA COMERCIAL*

Como es de conocimiento público, se han producido notorias alzas del precio del petróleo a nivel mundial debido al conflicto bélico entre Estados Unidos, Israel e Irán y que involucra a todo el mundo debido a que, por el estrecho de Ormuz bajo control de Irán, deben pasar muchos de los buques petroleros para abastecer al mundo.

Esta realidad pesa y afecta a los costos de operación del negocio del transporte terrestre de nuestro país, debido a que el valor de los combustibles se ajusta a los precios internacionales.

La conducción económica

Es momento de concientizar y exigir a los conductores que practiquen la conducción económica. Lamentablemente, pocos choferes tienen estos buenos y pequeños hábitos para ahorrar combustible. Está comprobado que al final de un periodo contable que haya incluido la conducción económica, se ha logrado bajar y optimizar el rubro combustibles en hasta un 20%.

Trampas y adaptaciones fatales

En la mala práctica de conducción debemos anotar ciertas trampas o adaptaciones para “potenciar el motor”, como la colocación de dispositivos no autorizados por el fabricante en el sistema electrónico y de inyección del motor.

El propósito es ganar potencia para realizar los peligrosos correteos que los justifican argumentando que requieren mayor potencia y velocidad para ganar al otro y hacer más dinero. Por información de los mismos clientes se sabe que estas trampas cuestan aprox. USD 600.

Alteraciones a los sistemas de combustible

Colocan ciertas resistencias o chips en los sistemas electrónicos, puntualmente en el sistema de admisión (aire) del motor. Los dispositivos no autorizados alteran la lectura de la cantidad de aire que ingresa al motor. Los sensores y actuadores envían información falsa a la computadora del motor (ECU) para que procese y calcule inyectar más combustible de lo establecido por el fabricante.

Obviamente, se consigue ganar más potencia; pero, el motor aumenta la opacidad (humo negro), contamina el ambiente y se aumenta un 20% el consumo de combustible. Esta “mentira

PRACTIQUE LA CONDUCCIÓN ECONÓMICA

CATEGORÍA	ACCIÓN/RECOMENDACIÓN	BENEFICIO
ACCELERACIÓN Y MARCHAS	Acelerar lentamente al 80% de su recorrido, no al 100%.	Permite que el motor se desarrolle correctamente.
	Conducir dentro de la zona verde o blanca del tacómetro con velocidades altas.	Ahorra combustible durante el trayecto.
	No realizar los cambios de velocidad con doble aceleración ni doble embragada.	Optimiza el funcionamiento de la transmisión.
CONTROL DEL MOTOR Y RALENTÍ	Eliminar el ralenti inútil. Conducir despacio al encender hasta alcanzar temperatura normal.	Evita el desperdicio de combustible al arrancar.
	Dejar el motor en ralenti solo de 3 a 4 minutos antes de apagarlo.	Evita el gasto excesivo de diésel por tiempo innecesario.
DESCENSO Y FRENADO	Al bajar pendientes, usar marcha fuerte, freno de motor y freno auxiliar (de escape).	El consumo de combustible es cero (0) en ese instante.
MANTENIMIENTO PREVENTIVO	Revisar y cambiar el filtro de aire tapado o congestionado.	Evita un aumento del consumo de combustible de hasta un 5%.
	Cambiar el aceite de motor degradado o pasado del kilometraje.	Evita un aumento del consumo de combustible de un 3%.

electrónica” también disminuye la vida útil del motor y otros componentes se dañan prematuramente.

Más componentes afectados directamente

- El múltiple de escape y el turbo cargador. Cuando se altera la cantidad de combustible que ingresa a la cámara de combustión, automáticamente la temperatura se eleva más allá de la que normalmente trabaja ese motor. Como consecuencia el múltiple y el turbocargador se afectan y se producen fisuras en la carcasa de escape, (caracol o churo). Cabe indicar que el turbo con estas

alteraciones disminuye su vida útil de 6 a 8 meses.

Anécdotas referentes a estas alteraciones

A los propietarios que llegan a nuestros talleres con daños y reparaciones muy costosas, se les explica las consecuencias de haber realizado tales alteraciones fatales. Algunos, en ese momento, recién se dan por enterados que su vehículo ha sufrido adaptaciones e indican no conocer que el conductor haya pedido en algún taller hacerlas.

*Mas información: Ing. Raúl Paillacho - 096 779 0696



Evite realizar alteraciones en el motor.



Proteja su capital, reserve dinero para imprevistos y evite la parálisis operativa

RIOBAMBA

POR GLENDA REA

Para los transportistas, su unidad es el principal sustento económico de sus familias, el pilar fundamental para mantenerse en el negocio y el medio para cumplir sus responsabilidades diarias; es más que una



Revisando el vehículo después de un mantenimiento.

simple herramienta de trabajo. Por esta razón, es indispensable reservar dinero mensualmente para el mantenimiento o reparación de sus vehículos.

Gastos esenciales como la compra de llantas, cambios de aceite, baterías, suspensión, frenos y repuestos de alta rotación, son rubros fundamentales en la operación diaria de quienes recorren largas distancias. Aseguran que descuidar el mantenimiento preventivo generará daños mayores y, consecuentemente, más gastos.

“Mantenimiento y reparaciones son los gastos más fuertes, después del combustible. Siempre se debe reservar una cierta cantidad de dinero para cualquier emergencia del vehículo; todo depende del estado mecánico de la unidad”, manifestó Dennys Cayambe, conductor profesional.

El transportista explicó que, en el caso de un bus, la inversión en cambios de aceite es de USD 130 mensuales, además de otros mantenimientos preventivos que representan cerca de 200 dólares al mes.

“Siempre hay que guardar dinero por si ocurre cualquier daño del vehículo, porque de esto depende nuestro trabajo. Si el carro se paraliza, nosotros dejamos de producir para nuestras familias”, añadió, señalando que deben enfrentar gastos inesperados debido al constante desgaste de las unidades.

Optimizar recursos en transporte urbano

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Carlos Julio Manzano, ex dirigente de la Asociación de Transportación Urbana de Los Ríos junto a estudiantes de Ingeniería Comercial de la Universidad de Babahoyo, en 2012 elaboraron un proyecto para optimizar los recursos de las cooperativas de servicio urbano en Babahoyo. Encuestaron a usuarios, integrantes y dirigentes de los gremios, respecto a los problemas económicos y desventajas afrontados durante los gobiernos de turno, y que pudieron superarlos fortaleciendo su organización interna y la ejecución del plan en la Cooperativa Santa Rita que dirigía ese entonces.

Con un ahorro de 10 dólares diarios de los socios, se creó una caja común que permitió dar ayuda por enfermedad o fallecimiento, préstamos de hasta USD 20 mil para mantenimiento y mejoramiento de unidades con intereses del 3% y a cuatro años plazo. Así evitaron endeudarse con créditos bancarios a mayores intereses; lamentablemente, cuando inició la chatarrización de las unidades el proyecto se desintegró.



Carlos Julio Manzano, ex dirigente de la transportación.

Pasajes con apoyo satelital

Para prescindir de cobradores en los buses se implementó el sistema satelital de cobro por parte del chofer. Esto permitió el control efectivo del número de pasajeros en la unidad con cuentas claras y mayores ganancias. Hoy, califica de ideal el sistema de cobro del pasaje con tarjetas pre pago, porque evita al chofer riesgos de accidentarse o ser asaltado al no llevar dinero en efectivo. 📍

GOLAZO DE FOTON

AUMARK S 3.5 TON



Cabina Premium
Transmisión ZF
156 HP - 400 Nm

MINITRUCK 1.5 TON



Largo carrozable 3.05 mts
Licencia tipo B

Miler 2.5 TON



Motor Aucan 2.5 L
Cabina Premium



LA MEJOR ALINEACIÓN DE LLANTA SIMPLE

¡Visítanos hoy y acelera tu rentabilidad!

Bonos de
locura*

Precios
irrepetibles

Call center: 096 405 6666 / www.fotonecuador.com

Encuétranos en Quito, Guayaquil,
Cuenca, Ambato y Manta.

EASY Move
movilidad del futuro

*Aplican condiciones. Imagen referencial de uso publicitario.

+60 AÑOS
**AUTOMOTORES
& ANEXOS**





●● QUITO

Se activan los “escuadrones de carreteras” para patrullar las vías

POR JANETH CRUZ

Para neutralizar los efectos de la delincuencia, la Policía Nacional recibió 150 motocicletas y 544 radios de comunicación para reforzar la seguridad vial. La entrega se realizó el 8 de mayo en Quevedo (Los Ríos); considerada una de las zonas peligrosas. Con esta decisión, el ministro del Interior, Jhon Reimberg, confirmó el regreso de los escuadrones de carretera, los cuales vigilarán las vías del país tras casi 17 años de ausencia.

Estas unidades especializadas asumirán el control del 70% de la red vial nacional administrada por la Policía. La estrategia tiene como fin neutralizar la delincuencia en las rutas y garantizar un tránsito fluido para el transporte pesado y particular en las provincias con mayor conflictividad. Otra de las disposiciones fue que la Dirección Nacional de Tránsito de



Policías en motocicletas.

la Policía inicie el inmediato despliegue de los escuadrones en las provincias del perfil costanero y de la Sierra central.

Bolívar Caza directivo de Fenatrape, recordó que en el gobierno del expresidente Lenín Moreno solicitaron que se establezcan escuadrones en la carretera para que se dediquen a tiempo completo a la vigilancia en las vías. “El escuadrón de carreteras no debería ser solo uno o dos vehículos policiales estacionados en las vías, se requiere que estén equipados con armamento y capacitados para enfrentar cualquier eventualidad”. Recalcó que el problema de inseguridad persiste en el tramo bypass de Quevedo hasta Guayaquil.

●● QUITO

¿Hubo hackeo de datos de la ANT?

POR MARITZA GUEVARA

Luis Villacis, director ejecutivo de la ANT en una entrevista radial indicó que recibieron la alerta en abril que se había detectado una venta de información de datos vinculados a la ANT - parque automotor. “Se revisó la base de datos que registra todos los movimientos; especialmente si salen de manera masiva quedan registros de los movimientos. En la auditoría que hicimos no se detectó una exportación masiva”.

“La alerta surgió en el Ministerio de Telecomunicaciones (MINTEL) que maneja esos sistemas. Se revisó las direcciones IP que tienen acceso y que son las de los municipios, de auxiliares, personal interno y otras instituciones públicas, y se confirmó que no había novedad. Revisamos los datos supuestamente filtrados y vendidos y confirmamos que no eran de nuestra base de datos. La muestra

que se analizó no cuadra con nuestra base de datos”.

Señaló además que el registro del parque automotor del país no solo tiene la ANT, sino varias otras instituciones. La filtración habla de 17 millones de datos, pero el parque automotor del país es de 3,5 millones aproximadamente. Todo se hizo público por el envío masivo de avisos de deudas pendientes por multas de tránsito, licencias, etc. que continúan recibiendo los ciudadanos en todo el país. Afirmó que la Superintendencia de Protección de datos está a cargo de revisar a la ANT.

Pese a estas declaraciones oficiales, muchos ciudadanos continúan indicando que reciben mensajes a sus WhatsApp o correos electrónicos con datos acertados y privados que confunden y hacen pensar que se trata de mensajes reales.

LA PREGUNTA ES: ¿Quién sabe qué pasó y por qué?

●● HUAQUILLAS

Sigue la misma gasolinera vendiendo contrabando

POR FRANCISCO CELI

En mayo, el quiteño Vicente Castillo llevó carga a Lima, puso combustible a su tráiler cerca de Naranjal; pero, al cruzar la frontera, en Zarumilla (Perú) le vaciaron el diésel ecuatoriano. Le dejaron 80 galones hasta que llegó al próximo “grifo”.

Castillo habla de “selectividad” cuando señala que hay vehículos de ciertas empresas peruanas que van al Perú con más de 400 galones de diésel ecuatoriano y pasan de largo sin que nadie les quite nada. Otros transportistas confirman este tipo de control que se aplica desde el CEBF peruano. También, dan por hecho que solo es para los ecuatorianos. La medida abusiva se debe a la diferencia en precios de los combustibles entre Ecuador y Perú.

Alejandro Pasos conductor peruano de Chancay confiesa: “el otro día he ido a Machala,



Vicente Castillo, conductor.

he tanqueado allá, y con ese combustible llegué hasta Lima, descargué, cargué y todavía me alcanzó”.

Todos los transportistas que hacen ruta hacia o desde Perú saben que en una estación de servicio privada de Huaquillas, “se carga la cantidad que sea con 50 centavos más, especialmente de noche”. Hay choferes peruanos que confirman este contrabando y recomiendan tener “previamente negociado” el paso con la policía peruana de Zarumilla.

●● AMBATO

¿Por qué se vuelve verdad que viajar es un peligro?

POR YOLANDA QUINCHE

Los siniestros de buses urbanos e intercantionales en Tungurahua reactivan el análisis sobre la responsabilidad de las empresas de transporte. Durante 2025, Ambato se ubicó entre las ciudades con más siniestros viales, con 631 heridos y 58 fallecidos, según el INEC. En el primer trimestre de 2026, la cifra fue 221 accidentes, 25 muertos y 137 lesionados.

Varios de estos hechos involucraron unidades de transporte público debido a exceso de velocidad, competencia por pasajeros y buses en mal estado. Uno de los casos más graves ocurrió en enero 2026, cuando un bus intercantional sufrió un aparente fallo mecánico en Ambato, dejando víctimas mortales y heridos.

La Dirección de Movilidad informó que más del 60% de vehículos involucrados este año no habían aprobado la revisión técnica vehicular. Aunque las investigaciones suelen señalar al conductor, también las cooperativas tienen la responsabilidad directa de vigilar que se cumpla el mantenimiento, control de jornadas y supervisión operativa.

Usuarios consideran que son insuficientes los controles y cuestionan que pese a los siniestros, muchas unidades continúen circulando sin presentar mejoras visibles en seguridad y mantenimiento.



Incremento de accidentes de tránsito.

La seguridad vial es ahora en una deuda estructural del sistema de transporte. Mientras no existan controles más estrictos y una verdadera corresponsabilidad de las cooperativas, los pasajeros seguirán expuestos al riesgo parece viajar en cada ruta.

●● CUENCA

Deficiente infraestructura vial provoca accidentes

POR LEONOR PEÑA

José Jaramillo, expresidente de la Cámara de la Construcción de Cuenca y exsubsecretario del Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), señala que existe en la red vial estatal del Azuay, condiciones estructurales que predisponen la siniestralidad. En mayor o menor medida, encontramos fallas geológicas, hundimientos, tramos estrechos,



Vía Cuenca - Molleturo.

taludes inestables, pedazos de calzada en el aire, derrumbes y deslaves. A esto se suma la deficiente y hasta nula señalización. Debe también considerarse factores climáticos como neblina y lluvia que generan riesgos.

La vía Cuenca-Molleturo-El Empalme es quizá la vía con más accidentes de tránsito. Sin restar responsabilidad a los conductores, hay que precisar las difíciles condiciones topográficas de esta arteria con pendientes extremadamente altas. Según Jaramillo, aquí los automotores descienden de 4.000 a 100 msnm. Vamos de la Sierra a la Costa en apenas 70 km de distancia, lo cual hace peligroso el descenso.

La conexión Sierra-Costa y Sierra-Amazonía, geográfica y topográficamente genera mucha tensión, pues posee vías con radios de curvatura extremadamente cerradas y estrechas.

Para prevenir accidentes, el experto sugiere la construcción de barreras de frenado, un correcto mantenimiento de los escurrimientos del agua, limpieza de material en las cunetas, pintura, señalización y colocación de tachas reflectivas, sobre todo, en zonas de neblina y hundimientos, colocación de avisos pintados a 200 metros de puntos críticos, entre otras.

Hay normas internacionales que establecen condiciones mínimas geométricas, de señalización y estructurales para las vías y que constan en el libro amarillo del MIT.

●● TULCÁN

Unidades interprovinciales requieren revisión tarifaria acorde a sus inversiones

POR MARLON RUALES

La incertidumbre se apodera del transporte interprovincial. Dirigentes nacionales y provinciales advierten que atraviesan momentos delicados los últimos años debido al incremento sostenido del diésel y la falta de solución definitiva sobre las compensaciones económicas al combustible.

En Tulcán se desarrolló una reunión considerada clave para el futuro de la transportación pública. La Unión de Operadoras de Transporte Interprovincial del Carchi recibió a representantes de Fenacotip encabezados por Abel Gómez quien expuso el complejo escenario del sector frente a la incertidumbre entre la eliminación o focalización del subsidio al diésel.

Aseguran que el problema no nació hoy, recuerdan que desde el 2018 el

precio del diésel ha tenido incrementos progresivos que han golpeado directamente los costos de operación, mientras las tarifas continúan congeladas. "Hemos seguido trabajando con la misma tarifa pese al aumento del combustible, repuestos y mantenimiento", señalaron.

Descartan paralizaciones, pero advierten que si el transporte continúa

absorbiendo los costos sin apoyo estatal ni revisión tarifaria, la operación podría colapsar. "No será un paro, sino que simplemente muchas unidades se quedarán en casa porque ya no habrá cómo operar".

El panorama mantiene en expectativa a los usuarios del país, ante la posibilidad de futuras alzas en los pasajes interprovinciales.



Buses interprovinciales ecuatorianos.

●● QUITO

Conductores y buses interprovinciales serán evaluados

POR ANA MARÍA MONCAYO

La ANT y ANETA firmaron un convenio de cooperación interinstitucional para desarrollar un proyecto piloto de seguridad vial orientado a reducir los siniestros de tránsito en el transporte público interprovincial. La intención final es salvar vidas y potenciar la modernización del sector. Tiene el aval de la Federación Internacional del Automóvil y el apoyo de Naciones Unidas.

Los objetivos son fortalecer la profesionalización continua de los conductores, mejorar la seguridad opera-

cional y generar políticas públicas que contribuyan a una movilidad más segura y proteger la vida de conductores, pasajeros y peatones. La Fenacotip seleccionará a los conductores y unidades que participarán en el plan inicial.

Las principales acciones a ejecutar son:

- Evaluación a 1000 conductores profesionales de transporte interprovincial.
- Impartir programas de capacitación y certificación en conducción segura.
- Implementación de sistemas avanzados de asistencia a la conducción que incorporan cámaras de monitoreo y alertas de cabina en 400 unidades de transporte público.
- Análisis preventivo de tramos viales, con enfoque técnico y de gestión de riesgos.
- Revisión de condiciones de seguridad en las unidades de transporte.



Buses interprovinciales.

●● MACHALA

Ecuador aún no tiene gas GNL para vehículos pesados

POR FRANCISCO CELI

Los choferes ecuatorianos saben poco sobre el uso del Gas Natural Licuado (GNL) en el transporte pesado, algunos creen que se trata del GLP para uso doméstico. Los transportistas peruanos saben más, porque su país es exportador de gas para transporte y porque ya cuenta con una decena de estaciones de venta. Desde 2024, en Paita funciona una planta industrial de gas para vehículos grandes.

El joven chofer Cristhian Brito de Huaquillas se lamenta que Ecuador no emprenda en una alternativa que en el mundo crece rápido, sería una gran ventaja el gas por más barato y ecológico, comenta.

El peruano Jonatan Gutiérrez confirma que el GNL es 40% más barato que el diésel y para su uso los vehículos deben realizar adaptaciones mecánicas e instalar tanques criogénicos especiales de doble



Cristhian Brito, conductor de carga.

pared y al vacío para mantener el frío extremo.

Un estudio de la Universidad de Navarra España en 2021, demostró que el consumo de GNL se proyecta a reemplazar los combustibles tradicionales. En las potencias como China, Rusia, EE UU y la UE crece a velocidad el comercio de GNL y en Perú, Chile, Colombia, Argentina, Brasil y México consumen y exportan este combustible.

●● RIOBAMBA

Derrumbes generan pérdidas y retrasos a comerciantes y transportistas

POR GLENDA REA

Los deslizamientos en la vía Balbanera – Pallatanga – Cumandá causan preocupación, malestar y pérdidas todos los años. En una reciente ocasión más de 100 metros de la vía quedaron cubiertos por rocas y árboles en el sector Cruz de Hueso, afectando el paso vehicular por este eje principal que conecta la Sierra con la Costa, por el cual diariamente circulan alrededor de 10 mil vehículos.

“Los carros pequeños se regresan con los productos, pero los de carga pesada como los tráileres no podemos dar la vuelta una vez que nos encontramos con estos

deslizamientos. Muchas veces nos toca ir desembarcando en carros pequeños y regresar al punto de partida. Esto significa un atraso bastante grande para nosotros, porque muchas veces dura 3 o 4 días hasta que limpien la carretera.

Los comerciantes, nuestros clientes, se molestan por estos percances; pero, uno tampoco puede adivinar cuándo se va a cerrar la vía”, manifestó Gabriel Vallejo, conductor de un tráiler, quien también pide mayor compromiso de las autoridades para que realicen trabajos eficientes y evitar cierres prolongados en las vías.



Derrumbe en vía Balbanera - Pallatanga.

●● QUEVEDO

Se aplican medidas de seguridad con videos

POR VÍCTOR ESPINOZA

La terminal terrestre de Quevedo (Quevial) opera de lunes a domingo de 05h00 a 22h00 con frecuencia de buses que parten cada 15, 30 ó 60 minutos. Los destinos preferidos y populares suelen ser: Guayaquil, Quito, Cuenca, Santo Domingo y Babahoyo. La administración de la terminal recomienda a los pasajeros llegar con al menos 30 minutos de anticipación para la compra de boletos y abordar con tranquilidad los buses.

En la actualidad se reestableció la ruta Quevedo – Península de Santa Elena a cargo de la Cooperativa de Transportes Valencia, cuyas unidades viajan solo por la noche durante: jueves, viernes, sábados y domingo a partir de las 23h00. Para abordar los usuarios de esta empresa pasan por un estricto control con un detector de armas y, luego, en cada uno de los asientos con sus respectivos boletos, son grabados en un video que es archivado con fines de garantizar la seguridad del viaje. El

●● LA MANÁ

Más de 33 años y La Maná no tiene terminal terrestre



Estacionan en la calle a falta de una terminal.

POR VÍCTOR ESPINOZA

La terminal terrestre de cualquier ciudad es la puerta de entrada a turistas y visitantes y por lo tanto, no es solo un edificio construido para darle gusto a los transportistas, sino para reflejar la organización de la ciudad anfitriona. Los transportistas del cantón La Maná (Cotopaxi) ¡no tienen una terminal! Se estacionan entre las calles: Eugenio Espejo y Amazonas, porque en un solar amplio y vacío donde antes improvisadamente funcionaba la terminal terrestre provisional, se construyó un mercado municipal.

El conductor de un bus cuyo nombre lo mantuvo en reserva, informó que desde

hace 33 años el transporte interprovincial sirve a la comunidad y que a la fecha, las cooperativas siguen en iguales condiciones, sin un lugar fijo y decente donde brindar un buen servicio a los pasajeros.

Marisela Briones, una viajera, señala que se requiere de una terminal donde los usuarios cuenten con seguridad, porque en la actualidad toman los buses o se bajan de estos en las calles con el riesgo de ser asaltados o atropellados.

Roberto Mieles, otro pasajero cree que una terminal con servicios higiénicos es necesaria para evitar que la parte posterior o lateral del bus sea transformada en urinario por los varones.

chofer cumple la disposición de no recoger ningún pasajero en las vías. Todo en el marco de las medidas preventivas para garantizarles a los pasajeros viajar con seguridad.



Pasajeros en terminal terrestre Quevedo.

65 AÑOS DE HISTORIA, LIDERAZGO E INNOVACIÓN DESTACAN A AUTOMOTORES DE LA SIERRA

CON MÁS DE 65 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL MERCADO ECUATORIANO, ASSA SE HA CONSOLIDADO COMO UN GRUPO AUTOMOTRIZ SÓLIDO Y RECONOCIDO EN EL PAÍS, POR SU TRAYECTORIA DE CONFIANZA, INNOVACIÓN Y COMPROMISO PERMANENTE CON SUS CLIENTES.

La historia de ASSA está respaldada por un importante logro comercial y empresarial: más de 120.000 vehículos vendidos en todo el país, cifra que refleja la preferencia de los clientes y la capacidad de evolucionar manteniendo altos estándares de calidad, servicio y atención personalizada. Cada vehículo entregado representa una relación de confianza construida a través del tiempo, fortaleciendo el posicionamiento de ASSA como un referente del sector automotor ecuatoriano.

Gracias a su visión estratégica y enfoque de crecimiento sostenible, ASSA ha desarrollado su amplia red de atención y cobertura nacional, acercando sus productos y servicios a diferentes ciudades. Esta expansión ha permitido que miles de clientes cuenten con el respaldo de una organización

comprometida en proporcionar soluciones integrales en venta, postventa, repuestos y asesoría especializada.

En la estructura empresarial destaca ASSA – CAMIONES

Es la división especializada en vehículos comerciales y de transporte pesado, creada para atender las necesidades clave de sectores como el comercio, construcción, industria, agricultura y logística. Esta división representa a las prestigiosas marcas Chevrolet, Mercedes-Benz y Forland, ofreciendo un portafolio caracterizado por su tecnología, rendimiento, seguridad y eficiencia operativa.

ASSA – CAMIONES cuenta con aplicaciones para distintos tipos de operación, desde carga liviana para distribución urbana, reparto comercial, transporte de alimentos y servicios logísticos, hasta carga pesada de alto rendimiento en la construcción, minería, transporte interprovincial, agroindustria y operaciones industriales. Gracias a la versatilidad de sus configuraciones, las unidades pueden adaptarse a diferentes requerimientos de negocio, brindando productividad, resistencia y confiabilidad.

ASSA – CAMIONES mantiene presencia estratégica en importantes ciudades como: Ambato, Riobamba, Latacunga, Puyo, Quito, Ibarra, Coca y Lago Agrio. Cada agencia cuenta con personal capacitado y especializado, enfocado en ofrecer un servicio integral que garantice respaldo, confianza y acompañamiento permanente durante todo el ciclo de vida del vehículo.

Hoy, ASSA fortalece su presencia con una nueva agencia en Yantzaza (Zamora). Esta expansión permitirá acercar soluciones de transporte y movilidad a nuevas zonas productivas contribuyendo al desarrollo económico y comercial de la región amazónica y del sur del Ecuador.

ASSA reafirma su compromiso de seguir liderando el sector automotriz, manteniendo una visión enfocada en la excelencia, innovación y servicio al cliente.

Su trayectoria, experiencia y crecimiento sostenido convierten a la empresa en un aliado estratégico para miles de ecuatorianos que buscan calidad, respaldo y confianza en cada kilómetro recorrido.



+1 AÑO GRATIS* **On Star**
Negocios



¡COTIZA AHORA!



*Aplican términos y condiciones

100% HECHO EN JAPÓN



TECNOLOGÍA **ISUZU**

assa

JUNTOS PARA CONQUISTAR EL CAMINO

assa



PRECIO ASSA
\$21.990*

¡COTIZA AHORA!



*Aplican términos y condiciones

assa |



10% de entrada
hasta 6 años plazo*

¡COTIZA AHORA!



*Aplican términos y condiciones

assa **NOS MOVEMOS contigo**

VISÍTANOS EN:

AMBATO - RIOBAMBA - LATACUNGA - PUYO - IBARRA - LAGO AGRIO - EL COCA - YANTZAZA



De los GAD a la ANT: ¿Qué significa para el transporte la reversión de matrículas?

EL 22 DE ABRIL DE 2026 LA ASAMBLEA NACIONAL, CON 79 VOTOS A FAVOR, APROBÓ INICIAR EL TRÁMITE PARA UNA REFORMA URGENTE A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE (LOTTTSV). LA PROPUESTA BUSCA QUE LA GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA MATRICULACIÓN VEHICULAR Y DE LA BASE DE DATOS VEHICULAR VUELVAN A SER COMPETENCIA EXCLUSIVA DEL GOBIERNO CENTRAL, A TRAVÉS DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT).

QUITO

POR LUIS BORJA*

Los municipios (GAD) conservarían solo la revisión técnica vehicular y el control operativo en territorio, siempre que cumplan con controles y estándares de supervisión nacional.

¿Por qué se propone esto?

La Comisión de Fiscalización identificó fallas graves como accesos no autorizados, uso indebido de credenciales y matriculación fraudulenta, detectados en el “Caso Jaque” que motivó la intervención de quince GAD.

También identificó que el modelo de gestión de las competencias de tránsito de los GAD es ineficiente para enfrentar las amenazas del conflicto armado interno, puesto que prioriza la recaudación y el trámite administrativo sobre la seguridad vial y la integridad de los registros públicos.

Los investigadores distinguen entre:

- Matrícula falsa: documento adulterado fuera del sistema; y

- Matrícula ilegal: registro generado mediante manipulación interna del sistema AXIS por accesos no autorizados, lo que refleja infiltración de grupos delictivos.

Análisis de la posible reversión

Podría ser uno de los cambios más importantes en los últimos años. Aunque aún no existe una decisión definitiva, el debate ya genera preocupación dentro del transporte público, comercial y privado debido al impacto que podría tener en los trámites y la operación diaria.

¿Qué significa para el transportista?

- Centralización de trámites: la ANT

retomaría la matriculación y la base de datos a escala nacional cambiando la forma y el lugar donde se gestionan trámites actuales.

- Riesgo de transición mal planificada: si la migración de sistemas y datos no se coordina bien, pueden producirse retrasos en trámites, congestión administrativa y sobrecostos (tiempo, viajes, incluso gastos legales).

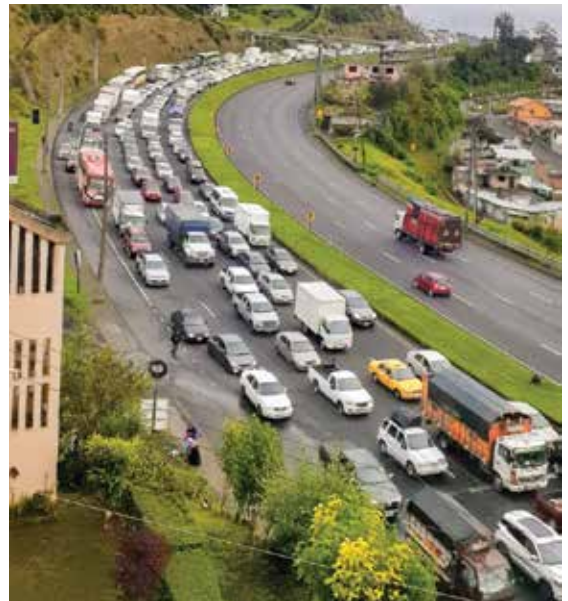
Aspecto legal y procedimiento

No puede ocurrir una reversión inmediata: para cambiar competencias se deben reformar leyes como la LOTTTSV, el COOTAD y emitir resoluciones del Consejo Nacional de Competencias. Además, la autonomía administrativa y financiera de los GAD está reconocida por la Constitución, por lo que el proceso puede incluir impugnaciones o disputas jurídicas. Actualmente es una discusión política y legislativa, no una aplicación inmediata.

Impacto técnico y operativo

El principal desafío sería operativo. Durante más de diez años, muchos municipios han desarrollado bases de datos locales. Una eventual reversión implicaría migración de bases de datos a nivel nacional, modificaciones en plataformas tecnológicas y reorganización de procesos administrativos entre municipios y ANT.

Más allá del debate político, este es un tema que debe analizarse técnicamente, ya que cualquier modificación al sistema de competencias impacta directamente a la eficiencia de la movilidad del transporte en todas sus modalidades.



Tráfico numeroso en vías ecuatorianas.

¿Toda la matriculación en manos de la ANT?

La propuesta de centralizar la matriculación vehicular en la ANT genera honda preocupación, dada la histórica incapacidad técnica de la entidad y las vulnerabilidades del sistema Axis. Esta plataforma, blanco de constantes fallas y ciberataques, incluyendo una filtración masiva de datos en la deep web, amenaza con paralizar el parque automotor nacional si se consolida el control centralizado. El Gobierno debe enviar un mensaje de seguridad y confianza demostrando con hechos que los procedimientos serán cristalinos, con personal técnico de probada honestidad y con un nuevo sistema tecnológico protegido a prueba de hackers. 🛡️

* Luis Borja PhD en proyectos de transporte



MARCOPOLO
VERSO



No importa cuál sea el
segmento, Marcopolo le
acompaña y le lleva **más lejos.**

SUDACAM
f @MarcopoloSudamericana



marcopolo.com.br
in marcopolo-sa



Sin piso tarifario: culpa de autoridades, generadores de carga y transportistas

LOS ÚLTIMOS 25 AÑOS, EL TRANSPORTE PESADO EN ECUADOR ENFRENTA UN PROBLEMA SIN RESOLVER: LA FALTA DE UN PISO TARIFARIO TÉCNICO QUE GARANTICE ESTABILIDAD Y JUSTICIA EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS. PESE A MÚLTIPLES MINISTROS DE TRANSPORTE, DIRECTORES DE LA ANT Y DIRECTIVOS DEL TRANSPORTE, EL GREMIO CONTINÚA SIN ESTA HERRAMIENTA QUE REGULE LAS TARIFAS.

QUITO

POR ING. RUBÉN JIMÉNEZ

El Gobierno ecuatoriano tiene la **autoridad legal para decretar y exigir el cumplimiento obligatorio del piso tarifario.** Esta facultad la ejerce a través del MIT y de la ANT. Mediante el Acuerdo Ministerial Nro. 018-2022 del MTOP se definió una fórmula genérica de fijación de tarifas cuyo cumplimiento es sumamente complejo y, a menudo **se ignora o se acomoda a acuerdos privados** dando como resultado incertidumbre.

El imperdonable error

Radica en las organizaciones del transporte que motivan la fragmentación gremial que debilita su capacidad de negociación con el Estado. El mismo gremio ha aceptado pasivamente la falta del **piso tarifario técnico.** Muchas dirigencias se conforman con beneficios coyunturales como subsidios o acuerdos temporales de compensación. Esta perezosa y nada profesional actitud ha permitido que las autoridades de turno no asuman al piso tarifario como una prioridad urgente. Las dirigencias tienen gran parte de culpa en esta deuda histórica de más de 25 años.

Intereses empresariales y personales

Dirigentes y empresarios prefieren mantener esquemas propios de negociación de tarifas para obtener beneficios individuales. La competencia desleal también juega un papel importante; muchos aceptan tarifas por debajo de lo real para ganar contratos. Esta dinámica genera un círculo vicioso en el que la ausencia de regulación estatal beneficia a unos y perjudica al gremio.

Incumplimiento y falta de control institucional

Toda empresa o contratista está obligado legalmente a pagar por los servicios de carga. Es una normativa de carácter vinculante y no un simple



Transporte de carga requiere piso tarifario.

consejo comercial. Trabajar por debajo de la fijación establecida de tarifas o forzar tarifas inferiores, puede acarrear sanciones administrativas para las operadoras y fiscalizaciones regulatorias. En la práctica, el Estado no cuenta con un sistema tecnológico automatizado o al menos inspectores que auditen cada factura emitida por concepto de fletes para verificar que se cobra menos del mínimo de ley.

Alta rotación de autoridades, un obstáculo constante

Desde el año 2000 se ha tenido más de 15 ministros de transporte, incontables directores en la ANT y muchísimos directivos del transporte. Todos ellos pudieron gestionar un **piso tarifario técnico**, pero nada se ha logrado.

Otro actor determinante: El generador de carga

En la negociación directa (oferta y demanda), las grandes o pequeñas empresas generadoras de carga imponen su poder de mercado. Muchas veces fijan tarifas mínimas aprovechando la **sobreoferta de camiones independientes** que necesitan trabajar para pagar sus deudas.

Según la normativa de control de mercado, las empresas que cometen competencia desleal o imponen precios

predatorios (como forzar tarifas bajas) pueden ser sancionadas con multas de hasta el **12% de los ingresos brutos de la empresa infractora.** También, los gremios o transportistas afectados pueden emprender acciones judiciales colectivas exigiendo indemnización económica por los ingresos no percibidos debido al incumplimiento de la tarifa obligatoria.

El gran vacío en la práctica

La debilidad del control radica en el mecanismo de detección: como las transacciones ocurren mediante facturación privada entre empresas y choferes (muchas veces maquillando los conceptos o registrando menos kilómetros de los reales), la ANT y la Superintendencia **solo actúan si existe una denuncia formal y documentada del transportista o de su gremio.** Al denunciar, el transportista arriesga perder de forma definitiva al cliente, lo que genera un temor generalizado a reportar estas violaciones al mercado.

En conclusión: Los transportistas que buscan optimizar sus ingresos para equilibrar los egresos por el alza del diésel, deben exigir que se establezca a la brevedad posible, un **PISO TARIFARIO TÉCNICO Y REAL.** 📌

* Ing. Rubén Jiménez, experto en transporte pesado.

JENNYFER ONTANEDA

LA CHICA DE LA PORTADA
auspiciado por **DURALLANTA**

Es comunicadora social quiteña de 28 años. Estratega de marketing, modelo profesional, presentadora y creadora de contenido que ha construido una destacada trayectoria en los ámbitos de la comunicación, el entretenimiento y el desarrollo social. Ha sido imagen de importantes marcas, maestra de ceremonias, locutora de radio, presentadora de televisión, productora de eventos nacionales e internacionales y manager de artistas musicales. También destaca como asesora en comunicación, marketing político, relaciones públicas y manejo de imagen para figuras públicas.

Apasionada por el crecimiento personal y profesional, ha trabajado como capacitadora en oratoria, preparación para medios de comunicación y formación de reinas de belleza. Su compromiso con la sociedad le ha llevado a participar en proyectos de acción social, gestión de becas para estudios superiores, campañas de bienestar animal y programas de desarrollo comunitario junto a diversas organizaciones de Quito.

Ha participado en distintos certámenes de belleza obteniendo títulos como: Reina de los Barrios de Quito, Reina del Distrito Centro, Reina de la Federación de Ligas de Quito y Miss Tourism of Ethnic Customs World. Hoy continúa inspirando a través de su trabajo, combinando elegancia, profesionalismo, liderazgo y una profunda vocación de servicio.



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



El Día del Padre reconocemos el amor y la dedicación sin fronteras

Tenemos miles de padres recorriendo las vías del país con el corazón lleno del amor hacia sus hijos, la añoranza del hogar y el recuerdo constante de las sonrisas, los abrazos, ocurrencias y miradas de cada uno de sus hijos.

al hogar. A pesar del cansancio y los riesgos en las vías, continúan trabajando con dedicación para brindar un mejor futuro a sus hijos.

Ser padre y a la vez conductor implica largas jornadas lejos de casa, noches sin descanso y recorrer cientos de kilómetros con la responsabilidad de llevar el sustento

Presentamos nuestro homenaje a los padres del transporte con estas entrevistas que reflejan el sentir de los compañeros del volante.

24

El mayor logro de un padre conductor es sacar adelante a su familia

RIOBAMBA

POR GLENDA REA

Muchos conductores son reconocidos no solo por su trabajo en las carreteras, sino también por el esfuerzo y sacrificio que realizan sin horario para sacar adelante a sus familias.

“Somos responsables de cumplir bien nuestro trabajo, de la integridad de los pasajeros y también de nuestro hogar. Tengo tres hijos y la economía de mi familia depende de mí. Desde que soy conductor profesional siempre saco un tiempo para dedicarme a mi familia, especialmente en esta fecha”,

manifestó Luis Morales, conductor de la Cooperativa de Transporte de Pasajeros Guamote.

Muchos padres conductores coinciden en que el mayor premio a su esfuerzo es llegar a casa y compartir con sus hijos, aunque sea por pocas horas. Cada jornada en carretera representa sacrificio, pero también la satisfacción de saber que, gracias a su trabajo pueden brindar educación, alimentación y bienestar a su familia.

Sus logros se reflejan no solo en los años de experiencia al volante, sino también en hijos profesionales y hogares construidos con esfuerzo y perseverancia.



Padre conductor emprende una nueva ruta

Con el corazón al volante: El Sentimiento de los conductores en el Día del Padre

QUITO

POR JANETH CRUZ

Para los conductores del transporte público urbano, el Día del Padre (14 de junio) es, a menudo, una jornada laboral más que los encuentra lejos de sus familias. Detrás del volante, mientras transportan a miles de pasajeros, se gestan sentimientos de melancolía y el profundo compromiso con su oficio.

Javier Guacollantes, de la Cooperativa de Transportes Calderón conduce desde 2018, comparte este sentir: “Por el Día del Padre generalmente nos toca prestar el servicio,

esperando que en las horas de la tarde nos podamos reunir con la familia. Lo más importante en ese día es festejar a los papitos para que pasen muy bien, y que los que estamos al volante también lo disfrutemos haciendo lo que nos gusta”.

Germán Tipán, traslada pasajeros y finaliza en la última parada del Itchimbía. Menciona que en ese día hay que trabajar y que en la noche, después de la jornada va a casa a tener un detalle con su propio padre. “La mayor parte de los transportistas pasamos ese día sirviendo a la ciudadanía, si alguien está libre tiene suerte de festejar, caso contrario nuestro fiel compañero es el bus. Aquí pasamos 24/7, sentados frente al volante”, comentó el conductor Daniel Faicán.

Henry Cedeño, explica que cuando no les toca manejar el bus, salen de sus casas a distraerse jugando fútbol o aprovechan para caminar por los parques. “Solo se descansa un día y luego toca volver a trabajar”. El Día del Padre también es una jornada laboral, “pero en casita me espera la familia”.

Por la naturaleza de su trabajo que no les permite pasar fechas especiales con sus familias, y sumado a que en las últimas semanas los ha llevado a vivir momentos de tensión por el alza del precio de los combustibles y el último paro parcial de las unidades registrado en mayo, muchos buscan un tiempo para relajarse.

Cuando no están de turno, aprovechan que sus compañías de transporte tienen canchas de fútbol y de vóley, donde generalmente se organizan campeonatos. “Es una manera de relajarnos del estrés diario y pasarla bien con los compañeros”, comenta el conductor Edison Castillo.

“No tenemos mucho tiempo para hacer deporte o para disfrutar un día de



Henry Cedeño.



Edison Castillo.

descanso con la familia, porque nuestro trabajo inicia a las 05:00 y termina a las 21:00”, dijo Germán Tipán. “La mayor

parte del tiempo uno está sentado frente al volante porque me gusta y apasiona mi trabajo”, afirmó.

¡Manos al volante y boca al hornado! El premio para el papá transportista

VALENCIA

POR VÍCTOR ESPINOZA

De paso por el parque central de Valencia no se puede resistir la tentación gastronómica del mercado de hornado de cerdo “La Merced”, donde turistas transportistas y grupos familiares, esperan el turno para degustarlos.

Carmencita es de las primeras vendedoras del sitio, una matrona respetada por la exquisita sazón de este plato estrella que lo ofrece a los padres transportistas que llegan de diferentes lugares del país, por décadas.

El hornado se sirve con mote, llapingacho, huevo frito y salsa de vegetales. El crujiente cuero reventado es el preferido y la salsa de ají le da un toque picante que enciende el sabor. Papá lo acompaña con jugo o gaseosa helada. ¿Los precios? Una locura: entre 2 y 3 dólares la porción.

Juan Macías, transportista agrícola de El Empalme, confiesa que tres veces a la semana pasa por Valencia solo para degustar este manjar, el cual también comparte con su familia en feriados y días libres. 🍷



La tentación tiene forma de hornado.

Las tarifas del transporte un problema desagradable, pero que debe resolverse

QUITO

POR ARQ. RODRIGO TORRES

Los objetivos que deberían tener claros tanto el Gobierno Central como los GAD son:

- Disminuir vida útil de los automotores.
- Exoneración de aranceles e impuestos para buses urbanos e interurbanos con restricción de comercialización.
- Estructurar de los contratos de operación para empresas de capital no de propiedad individual (una máquina = una persona o socio).
- Regular y fiscalizar la operación y mantenimiento.
- Exigir implementar tecnología en cada modalidad, para mejorar el control financiero y operacional.
- Estandarizar flotas para cada función, operación y cumplimiento de normas medioambientales.
- Exigir cumplir mantenimiento preventivo y correctivo.
- Exigir economía de escala en la operación y mantenimiento.

Escenario contradictorio y político

Existen 221 GAD tratando de cumplir las competencias transferidas por el Estado; pero, al tratarse de tarifas siempre solicitan una política nacional para evitar tomar una resolución propia que implica riesgos políticos, especialmente si no tienen fortaleza administrativa y técnica. Cada GAD debe enfrentar el problema y resolverlo con medidas coordinadas a corto, mediano y largo plazos.

Las soluciones no son complejas

Es importante tomar en cuenta la experiencia de países europeos y de

Brasil un ejemplo a seguir en la región. Se puntualizan los siguientes factores a ser resueltos:

- **Estandarización del material rodante** de buses urbanos e interurbanos de corta media y larga distancias, con normas internacionales de chasis, motor y carrocería. Con ingeniería estructural, calidad de materiales, procesos de producción y seguridad industrial basados en producción internacional y de la región. El objetivo es superar las manipulaciones e incumplimientos de las normas INEN que datan de 1996.
- **Centralizar la distribución de combustibles** en gasolineras propias de las operadoras y en patios de mantenimiento que cumplan normas de almacenamiento y distribución. Se podría incorporar abastecimiento de "Combustible Azul" para eliminar la contaminación ambiental.
- **Combustibles Diesel S10** más limpios y con menos azufre-10 partes/millón (Ecuador 100 partes/millón), para poder importar autobuses Euro V y Euro VI. Los beneficios ambientales serán notorios, aunque el costo del combustible podría ser mayor, pero habría los elementos requeridos para la focalización y un subsidio cruzado sostenible.
- **Establecer modelos tarifarios únicos** para cada modalidad, con base en modelos probados como el GEIPOT utilizado como base de cálculo tarifario por más de 5000 municipalidades latinoamericanas.
- **Exigir implementación** de Sistemas Integrados de Recaudo SIR y de Gestión de Flotas para ciudades con más de 200.000 habitantes. Esto elimina el

fraude y evasión del dinero efectivo e incrementa los ingresos de las operadoras entre 15 y 20%.

- **Eliminar progresivamente la propiedad individual** de los buses para profesionalizar las empresas y volverlas sociedades de capital y con ello se pueda conformar consorcios operacionales territorialmente definidos en cada ciudad.
- **Exigir operación y mantenimiento centralizados**, con indicadores de eficiencia y economía de escala.
- **Eliminar aranceles a buses terminados** y dar lugar a la creación de empresas carroceras con CKD, para elevar la calidad y profesionalización que produzca la mejor calidad al menor costo posible.
- **Tratar las tarifas como tema técnico y administrativo** de los GAD; los Concejos Municipales que recurren a la política empeoran el panorama.
- **Capacitación permanente a los operadores** de transporte en lo administrativo, financiero, regulatorio y operacional para la actualización de los contratos de operación.
- **Fortalecimiento técnico y administrativo** en las municipalidades a funcionarios técnicos, directores, gerentes y concejales.

Son soluciones olvidadas por la falta de aplicación de una coordinación interinstitucional y su aplicación permite arreglar las falencias en la prestación de servicios de transporte de pasajeros y transporte comercial. ✪

*Rodrigo Torres B. especialista en transporte (+593 99 901 2656)



INNOVACIÓN QUE TRANSFORMA EL PARABRISAS

PERSONALIZACIÓN Y PRECISIÓN DIGITAL
PARA EL SECTOR CARROCERO

Crilamyt impulsa la industria con tecnología de impresión digital en vidrio automotriz, desarrollando parabrisas personalizados.

Seguimos innovando para ofrecer soluciones más versátiles y modernas.



DE ESTÁNDAR A **INTELIGENTE**



MÁS
PRECISIÓN



MÁS
EFICIENCIA



MÁS
SOLUCIONES

DE LO MANUAL A LA **PRECISIÓN DIGITAL**



ANTES

PROCESO TRADICIONAL

VS



DESPUÉS

IMPRESIÓN DIGITAL

SOLUCIONES MODERNAS

PARABRISAS ESTÁNDAR

PARABRISAS PERSONALIZADO

Diseño básico

Aplicación tradicional



VS



Logos y
elementos gráficos

Franjas y diseños
a medida

Integración técnica
directa en el vidrio



SANGOLquí
Autopista Sangolquí, Tambillo km 2.5

(02) 2336 159
(02) 2336 005

www.crilamyt.com

CONTÁCTANOS



SÍGUENOS



Consideraciones necesarias para el alza del pasaje

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

El transporte público urbano sirve a la ciudad y los usuarios tienen derecho de que sea de calidad. Esa es la eterna discusión al momento de hablar de las tarifas. Al plantear un incremento de pasajes, el precio no debe ser la única variable a tomar en cuenta.

- Es preciso analizar por qué el sistema de transporte no ha dado un salto cualitativo y permanece estancado en la dinámica de conseguir más pasajeros.

- Es urgente cambiar el modelo de gestión del transporte para que se enfoque en: 1) La forma de operar; 2) la estructura de financiamiento; y, 3) los

mecanismos de integración como tarifas, tecnología e instalaciones.

- La implementación de Caja Común se definió en 2014 por medio de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre de 2008. Existe la normativa, pero pocas cooperativas la han adoptado a cabalidad. Se busca que el dinero recaudado vaya a un fondo común, que las ganancias se repartan equitativamente y se espera que mejore la inversión conjunta y la administración para volverla sostenible financieramente.

- Subsidiar el transporte público es una práctica común a nivel global. En ciudades como Madrid o Santiago de Chile cuyos sistemas de transporte son de calidad, el subsidio es para el sistema, en Ecuador va al transportista.



Bus urbano de Quito.

- En el transporte público ecuatoriano convergen tres actores: la operadora, la autoridad y el usuario. Cada uno tiene un rol y depende de todos mejorarlo técnicamente, dejando a un lado los intereses políticos.

El pasaje subirá desde el 1 de enero de 2027

QUITO

POR JANETH CRUZ

El 22 de mayo, el Municipio de Quito y los transportistas acordaron subir el pasaje de 35 a 40 centavos desde el 1 de enero



Germán Tipán.

de 2027, en respuesta a la eliminación del subsidio al diésel por parte del Gobierno Nacional.

Varios conductores dieron sus opiniones. Germán Tipán, dijo que no es una alza considerable, pero cree que en algo cubrirá los gastos operativos de las unidades. “Se requiere mantener el disco de embrague, frenos, llantas, entre USD 80 y 90 diarios para combustible, cambios de aceite y para sostener esos gastos se requiere aportar cantidades fuertes cada mes, pero tratamos de sobresalir”.

Edison Castillo dijo que la decisión es “justa” por los gastos de mantenimiento, pero le preocupa que esto recién se concretará en enero de 2027. “Faltan siete meses; sin embargo, también tenemos que ponernos los zapatos de los ciudadanos y saber si esto generará un alza de la canasta básica”.

Henry Cedeño considera que el aumento no es proporcional al alza del precio de los combustibles. “No alcanza, es definitivamente muy poco, al menos

se necesita USD 100 para poner diésel para cinco o seis vueltas”.

Daniel Faicán dice que se debió profundizar en los estudios técnicos para que ni el usuario se sienta perjudicado, ni tampoco el transportista. Dice que el costo de operación es “bastante elevado”.



Daniel Faicán Imbaquingo.

Transporte urbano requiere alza de pasajes

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

La posibilidad de un alza en los pasajes urbanos vuelve a encender el debate entre transportistas, autoridades y ciudadanía. El gremio asegura que una revisión tarifaria es necesaria para mantener operativo el sistema frente al incremento de combustibles, repuestos y costos de mantenimiento.

“Trabajamos prácticamente al límite. Hay unidades que necesitan renovación y con la tarifa actual no alcanza”, señaló Manuel Escobar, gerente de la Unión de Transporte Urbano de Ambato. Según

el sector, un ajuste de valores permitiría mejorar frecuencias, la seguridad y condiciones del servicio.

Sin embargo, los usuarios mantienen una postura crítica y advierten que cualquier incremento impactaría directamente en la economía familiar. “Todo sube, pero los salarios no. Un aumento afecta a quienes usamos bus todos los días”, expresó María López, usuaria del transporte público.

Más allá de la tarifa, la discusión refleja un problema de fondo, la necesidad de equilibrar la sostenibilidad del transporte urbano con la realidad económica

de miles de ambateños que dependen diariamente del servicio.



Polémica por valor del transporte urbano

QUEVEDO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Se mantiene la polémica entre transportistas, autoridades de tránsito municipal y ciudadanos quevedeños por al alza del pasaje urbano. La posición de la Alcaldía de Quevedo es mantener los precios actuales de \$0,30.

Los transportistas manifiestan que ese valor lo mantienen desde hace más de 10 años, por tal motivo han presentado una propuesta que contempla los siguientes rangos: Pasaje General con tarifa entre \$0,40

y \$0,45 y, Tarifa Diferenciada (medio pasaje) entre \$0,20 y \$0,25.

Según el comunicado oficial del gremio, la estructura de costos se ha vuelto

insostenible por el incremento de precios de los combustibles y los gastos de mantenimiento, repuestos y operatividad de las unidades.



Transportistas quevedeños piden alza de pasaje.

Esto se contrapone al criterio de los usuarios, debido a que grupos de diferentes sectores de la urbe en sesiones del Concejo Municipal se oponen al alza del pasaje. Califican como injusto que los problemas de competencia del Gobierno nacional y local, terminen afectando el bolsillo del pueblo. Vale acotar que el costo actual del pasaje urbano en Babahoyo es \$ 0,35 y en el cantón Buena Fe es \$0,40.

Transportistas urbanos mantienen servicio parcial

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

La Cámara de Transporte de Cuenca (CTC) inició el 8 de junio 2026 la suspensión del servicio a partir de las 19h00 y continua hasta el cierre de esta edición 14 de junio. La medida pretende ser indefinida hasta que el Concejo Cantonal incremente la tarifa que está supeditada a mejoras en la calidad del servicio.

La decisión de la CTC se tomó luego que el Gobierno finalizó la compensación para la transportación pública, lo cual a criterio de los transportistas urbanos, agrava su situación económica. Actualmente, la tarifa es 34 centavos,

de los cuales 30 paga el usuario y 4 el municipio como subsidio.

Los dirigentes aducen que la revisión tarifaria le corresponde al GAD municipal, por lo que le exhortan a garantizar la continuidad del servicio. “Si no tenemos recursos para el insumo principal que es el combustible, ¿cómo podemos dar el servicio?”, pregunta un dirigente.

“Estamos trabajando a pérdida, ya no podemos seguir arriesgando el patrimonio de nuestras familias y empresas”, dijo Leonardo Albarracín, gerente de Lamcontri, una de las siete operadoras de la CTC.

Desde la Emov se activó un plan de contingencia para trasladar a los usua-

rios de las paradas de gran afluencia. Utilizan buses de la corporación municipal y furgonetas de la prefectura de Azuay.



Servicio urbano de Cuenca.

Concejo municipal marca distancia del alza de pasajes

TULCÁN

POR MARLON RUALES

El debate sobre el incremento de las tarifas de transporte volvió a encenderse en la ciudad y esta vez el Concejo Municipal tomó una postura frente a una preocupación que golpea directamente el bolsillo de los ciudadanos. Los concejales expresaron su rechazo a cualquier incremento de los pasajes mientras no existan garantías reales de un servicio eficiente, seguro y de calidad. Coincidieron en que la población enfrenta actualmente

una situación económica compleja. Esta posición se contrapone al Plan Maestro de Movilidad, documento técnico que contempla una posible actualización de los valores del transporte.

Los dirigentes del transporte argumentan que el incremento en combustibles, repuestos, mantenimiento y operación ha complicado seriamente la sostenibilidad del servicio. “También necesitamos que la ciudadanía comprenda que mantener una unidad operativa hoy es mucho más costoso que hace algunos años”, indicó el conductor Jorge P.



Bus urbano de Tulcán.

“No estamos en contra de los transportistas, pero primero deben mejorar el servicio y respetar los horarios antes de pensar en subir los pasajes”, opinó Fernanda López una pasajera.

Transportistas Urbanos exigen revisión de tarifas

ESMERALDAS

POR JORGERICARDO CORNEJO

Un apagón de motores de las operadoras del transporte urbano de Esmeraldas fue el inicio para que las autoridades municipales escuchen las peticiones e inconformidades del sector. Fueron recibidos por el pleno del Consejo donde plantearon temas como que lleva más de 12 años con la misma tarifa, la eliminación de las compensaciones por parte del Gobierno, la inseguridad y la falta de control del tránsito.

Cooperativa Las Palmas y Compañía Alonso de Illescas están unidas para defender los derechos y exigir la revisión

de tarifas que, ha decir de ellos, es justa y necesaria.

Luego de varias reuniones con el Consejo se acordó actualizar un estudio técnico hecho por la anterior empresa pública de tránsito (Esvial) en 2021, para así determinar en cuanto se podría fijar una tarifa justa y social de acuerdo a la realidad de los esmeraldeños.

El alcalde Vicko Villacís, ha manifestado no estar de acuerdo con una posible alza del pasajes urbano y, más bien, anunció que tiene listo un proyecto de buses eléctricos y plan de financiamiento para los transportistas a los que invitó a sumarse para el cambio de todas sus unidades.



Transportistas urbanos de Esmeraldas.

Cabildo negó alza de pasaje de buses urbanos



El transporte urbano reclama una tarifa justa.

LOJA

POR ELVIS MERINO

El transporte urbano apagó los motores en protesta porque el Cabildo no revisa la tarifa represada por 12 años y no existe sostenibilidad económica para mantener el servicio. En mayo no salieron a trabajar 4 días; sin embargo, una acción de protección dio la razón a la ciudadanía y fueron conminados a restablecer el servicio so pena de sanciones.

El Cabildo con mayoría de votos y en primera instancia, aprobó la Ordenanza que subió la tarifa de 30 a 36 ctvs; sin embargo, un informe jurídico determinó que estaba plagada de errores y al final fue negada por la alcaldesa, volviendo las cosas a cero.

La tensión sigue pues no se ha concretado la revisión de la tarifa. Se dice que es obligación del municipio encontrar una salida al problema, garantizando la sostenibilidad del sistema y el acceso ciudadano al servicio. Tras el archivo de la Ordenanza, varios concejales coinciden en que la responsabilidad vuelve a la alcaldesa.

Se recordó que el último ajuste tarifario fue en 2014. El estudio realizado en 2025 elaborado por el municipio arrojó un pasaje de 36 centavos con el valor del diésel de USD 1,80. Hoy, la potestad tiene la alcaldesa para presentar un proyecto bien sustentado con el estudio vigente o con nuevos análisis técnicos antes de regresar el tema al Cabildo.

**VOLVIÓ
LA
LA LEGÍTIMA
AMERICANA**



MIXTA TODA POSICIÓN
DENTRO Y FUERA DE CARRETERA

20,6mm
PROFUNDIDAD



12R22.5

295/80R22.5

315/80R22.5



Fabricada en
EE.UU.

Contáctanos ahora



099 760 1918



Reencauche

WWW.DURALLANTA.COM



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.

El duende que fuma y bebe, pero cuida bien el vehículo por las noches

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

Todos rezan o se encomiendan a alguien al salir de viaje con la esperanza de volver con felicidad. La religiosidad se expresa de manera abierta, pero ocultan que para el viaje existe una fe practicada en forma de ritual, amuleto o cábala. Casi nadie acepta esta práctica cultural propia de un misticismo ancestral.

El carchense Jairo Almeida a diferencia de otros choferes que relatan los significados de los amuletos, pero se niegan a grabar una entrevista, accede hablarnos del tema. Almeida cree que es cuestión particular de cada uno la religión y la fe en lo que sea. Acepta que es una práctica cultural que se debe respetar.

Cuenta sobre un amuleto que venden en la Sierra Central de Ecuador conocido como “el duende”. Dice conocer de choferes que llevan ese muñeco en la cabina; pero, para que cuide bien el vehículo en la noche deben dejarle sus cigarrillos y la botella de licor para que beba. El caso es que al siguiente día no hay cigarrillos y la botella amanece vacía.

Joaquín Esquivel de Chiclayo (Perú) muestra en su tablero una imagen del Señor Cautivo de Ayabaca y del Señor de los Milagros; pero también señala a su “ekeko” el popular muñeco



Jairo Almeida cuenta sobre cábalas.

peruano. Cree que son sus seguros de protección contra los robos, accidentes y malas energías del viaje.

Almeida y Esquivel enumeran algunos nombres de cábalas o amuletos más conocidos en el mundo del transporte. Por ejemplo: la cinta roja, la cruz de chonta, billetes doblados, pata de venado, zapatito de niño, espuela de gallo, lavar los neumáticos con vinagre y mucho más.

Camioneros buscan lugares seguros para descansar durante sus viajes

RIOBAMBA

POR GLENDA REA

Ser conductor de camiones de carga pesada conlleva gran sacrificio que afecta el bienestar y el sueño, ya que deben conducir largas jornadas de viaje y cumplir el tiempo estipulado para la entrega de los productos.

“Es un trabajo pesado, complicado y de alta responsabilidad. A veces nos sentimos cansados y con sueño, por eso nos estacionamos y descansamos un poco. Las gasolineras son una opción porque son lugares un poco más seguros, aunque hoy en día no existe un sitio 100% seguro. Nos toca tener más cuidado y no quedarse en lugares muy alejados o

sin señal”, dijo Lenin Reino, conductor de camión.

Efectivamente, lo largo de las vías existen ciertas gasolineras y otros espacios reconocidos por los camioneros como puntos estratégicos para descansar y dormir para luego continuar con el viaje. Lamentablemente, algunos solo ofrecen estacionamiento, pero no la posibilidad de una ducha o buena comida.

Lenín acotó que los tiempos de descanso dependen de la carga y del destino. “A veces se descansa de una hasta cinco horas. Hay ciertas horas que son muy cansadas”, manifestó. Muchos transportistas coinciden en que, además del cansancio físico, el trabajo en carre-

tera también genera desgaste emocional por el alejamiento de sus familias y los riesgos en las vías.



Camiones descansando en una gasolinera.



El rol de las “piñas” en la estabilidad y seguridad del transporte de carga

GUAYAQUIL

POR JIMMY VERA

Las “piñas” o “twist locks” son un componente útil en el transporte de contenedores. Su función es asegurar el acople entre el contenedor y el chasis mediante un bloqueo y se instalan en las esquinas. Impiden desplazamientos laterales, longitudinales y verticales debido a frenado, aceleración, vibraciones o maniobras bruscas, garantizando estabilidad estructural y seguridad operacional. Su colocación exige alineación exacta del contenedor sobre el chasis y el bloqueo completo de los cuatro puntos de anclaje de manera manual, semiautomática o

automática, acompañado de verificación visual y mecánica.

En un siniestro donde el contenedor no se desprende totalmente y el chasis se tuerce, la causa no puede atribuirse automáticamente a una mala colocación de las piñas. El daño puede responder a bloqueo parcial, falla mecánica, desgaste del seguro, deformación del chasis, impacto extremo o deficiente distribución de la carga. Cuando unas piñas ceden y otras permanecen sujetas, se generan fuerzas de torsión que deforman la estructura del vehículo. El desprendimiento parcial puede ser por transferencia desigual de energía donde el contenedor



Piña posterior.

queda retenido en algunos puntos mientras la estructura del vehículo absorbe los esfuerzos.

Eso es error humano de conductores sin experiencia

GUAYAQUIL

COLABORACIÓN DE LIC. WIMPER MORENO

Las “piñas” sirven para cuando el contenedor va vacío o con poca carga. En cambio, cuando va cargado es preferible **no poner las piñas** porque, si el conductor toma mal la curva, el contenedor caerá a un lado evitando que se viren camión y equipo. Al menos se salvaría el vehículo y quizás el porta contenedor. En el caso específico de la fotografía se dobló el chasis. El camión no se viró al caer el contenedor, pero como llevaba puestas las dos piñas traseras, el chasis siguió enganchado al contenedor y por eso se dobló.

En teoría, las autoridades dicen que por seguridad las 4 piñas deben estar puestas; pero, en una mala maniobra las piñas van a evitar que el contenedor se caiga solo y harán que se vire todo el carro si están aseguradas las 4 piñas.

La grave falta de experiencia

Tenemos al volante jóvenes que no han vivido años en el volante y por ende carecen del conocimiento. Antes,

para obtener la licencia de “Primera” debíamos sacar previamente la “Tercera” de taxis y carros pequeños para dos años. Pasado ese tiempo de experiencia subíamos a categoría “Segunda” para camiones pequeños y furgonetas. Esperábamos dos años más para ascender a la máxima categoría “Primera”. No había otra manera de sacar las licencias.

Hoy, hacen un curso virtual no presencial. Le dicen a la escuela “ya se conducir”, pagan por el curso y el título para obtener directamente la tipo D para buses y la E para tráiler! **PRE-GUNTO: ¿dónde quedó la experiencia de conducir más cuatro años como lo hacíamos antes?** Ahí tenemos los grandes siniestros donde mueren los conductores y hasta matan personas inocentes por su inexperiencia.

Antes, los camiones y buses traían motores menos potentes y de poca velocidad que subían y bajaban despacio. Hoy “vuelan con sus potentes motores” y la Ley de la Física se encarga del resto. Eso no consideran los inexpertos conductores que ignoran que la Física



El contenedor cayó y torció el chasis.

influye sobre cargas altas, gran volumen de líquidos al conducir camiones cargados. ⚠️



Impericia, imprudencia, exagerada confianza, celular y cansancio

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

José Jaramillo, exsubsecretario del MIT lamenta que desde enero 2025 a la fecha se haya registrado en Azuay 250 siniesteros de tránsito que dejaron 28 fallecidos y 280 heridos. La mayoría en la Cuenca-Molleturo-El Empalme.

Para Hugo Gómez, exdirector de la CTE Azuay, los conductores deben estar muy conscientes a la hora de conducir por vías complejas. De su experiencia en gestión del tránsito, unida a la investigación científica y peritajes para esclarecer la causa de los siniesteros, puede colegir que la falta de conciencia de los conduc-

tores y las fallas mecánicas conspiran para tanto siniestro.

El exdirector se refiere al exceso de velocidad, la imprudencia al rebasar en curva y zonas prohibidas, la exagerada confianza en la ruta conocida, el uso del celular y la fatiga del conductor; luego están las fallas mecánicas. “En vías de accidentada geografía como las de los Andes debemos saber conducir”, anota Gómez, y afirma que varios eventos han ocurrido por el uso exagerado de los frenos.

No hay que descuidar la salud mental de los conductores. Muchos recorren largas jornadas sin descanso, enfrentan stress, ruido, contaminación e insegu-



Todo tipo de siniesteros en las vías.

ridad que afecta su estado emocional. Invita a la sociedad a fomentar y practicar una conciencia de seguridad vial. Asimismo, las autoridades deben ser más contundentes con los controles.

Congestionamiento nuestro pan de cada día y sin solución

CAMILO PONCE ENRÍQUEZ
POR FRANCISCO CELI

La circulación vehicular por la zona urbana del cantón Camilo Ponce (Azuay) es el mayor problema para los conductores que utilizan la Panamericana E25 que enlaza tres provincias en el sur del país.

El machaleño Roger García, trailero que recorre Ecuador y Perú, indica que el congestionamiento inicia en Tenguel y termina en El Guabo. Afirma que la avenida principal de la ciudad de Ponce Enríquez es la parte “más jodida”.

El empresario turístico René Saraguro, que ofrece servicios en vehículos rápidos desde Machala a Guayaquil señala que el caso le genera graves daños pues se ha demorado hasta 2 horas para cruzar ese pequeño tramo de vía. “Provoca gran tensión a conductores y

viajeros que necesitan llegar al aeropuerto o cumplir citas médicas; urge ampliar la vía o construir variantes”, expresa.

Byron Casanova en ruta hacia el sur, en mayo pasado demoró 2 horas en apenas 5 kilómetros. Reclama la intervención urgente del Gobierno. Eladio Cabrera, propietario de una unidad en Coop. Centinela del Sur, informa que en abril hubo una asamblea popular con autoridades en la parroquia Río Bonito pidiendo soluciones para la vía; sin embargo, todo ha quedado en palabras, concluye.



Una vía estrecha hacia Ponce Enríquez.

Vía del Puerto Alterno Norte estrecha, costosa, antifuncional



Vía al PAN es estrecha y solo de dos carriles.

GUAYAQUIL
POR JIMMY VERA

Debido a la alta carga vehicular que soporta la vía al PAN frente a una infraestructura vial limitada y estrecha de sólo dos carriles, recorrerla es un riesgo. El problema no radica sólo en la presencia de tráfico pesado, sino en la insuficiente capacidad operativa de la vía para responder de manera segura y eficiente al alto volumen de vehículos. A esto se suma el valor del peaje que es alto.

El uso de la vía que comparten vehículos livianos y

transporte de carga en espacios reducidos, disminuye los márgenes de maniobra, incrementa la congestión y eleva el riesgo de siniesteros, especialmente cuando se rebasa o en cruces y maniobras complejas.

La congestión genera negativos efectos económicos y sociales, como mayor consumo de combustible, retrasos logísticos, desgaste acelerado del pavimento y aumento del estrés de los conductores. El tránsito pesado somete a la calzada a esfuerzos constantes que deterioran progresivamente su estructura y reducen la vida útil.

Patio Blasti da servicio público y cobra sin mejorar su administración ni instalaciones

GUAYAQUIL

POR MARITZA GUEVARA

El patio de contenedores Blasti está lejos de la ciudad, al sur junto a los puertos marítimos en la Av. Cacique Álvarez que siempre está colapsada de tráileres que esperan muchas horas para devolver los contenedores vacíos.

Antecedentes del problema

“Hace años los patios de contenedores trabajaban sólo de 8h00 a 17h00, pero no se alcanzaba a entregar los contenedores y nos tocaba quedarnos durmiendo para conservar el turno y evitar perder el día siguiente en la fila. Con esta acción todas las calles de alrededor se llenaban de camiones.

“En la alcaldía de Nebot los patios se organizaron y cambiaron, excepto BLASTI. Con la intervención del Alcalde se llegó al acuerdo de que los patios trabajen 24 horas, 7 días por semana y 365 días del año. Tenían que arreglar la infraestructura pues no había espacios adecuados donde dejar los conte-

nedores, el terreno irregular y lleno de huecos donde los carros se dañaban al ingresar.

“Puesto que ellos no tenían máquinas suficientes y adecuadas, cuando se dañaban debíamos esperar horas hasta que compongan. El acuerdo fue que inviertan en nuevas máquinas. Todo eso a cambio de una tasa que pagan los importadores y exportadores que supera USD 50,00 por contenedor. Se notó que los patios implementaron los cambios. Pero el único que no ha hecho nada hasta hoy es el patio BLASTI que igual cobra la tasa, pero sin mejorar el servicio”.

“Acudimos a conversar con el Gerente General de Blasti, pero no nos recibió indicando que no caben quejas porque se trata de una empresa privada y nadie puede opinar”.

“Hoy, el Municipio con una alcaldesa temporal, poco o nada puede hacer para solucionar pues aunque lo exponemos nadie nos atiende. Hacemos público el problema que es de todos



los transportistas del país con la expectativa de que ‘alguien’ tome acción de solución”, comenta Wimper Moreno con preocupación.

QUIPUX es culpable de que vuelva a actualizar sus documentos

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

QUIPUX se implementó el 2009. Es una plataforma web de software libre para el registro, control, circulación, archivo y organización de la correspondencia oficial dentro y fuera de las instituciones del Estado. Es administrado por el Ministerio de Telecomunicaciones (MINTEL) y operado por la Subsecretaría de Gobierno Electrónico.

- Permite la creación de documentos oficiales como memorandos, oficios y circulares.
- Obliga la firma electrónica legal para garantizar la validez, integridad y el no rechazo de documentación.
- Busca eliminar el uso del papel y permite saber con exactitud qué funcionario tiene un trámite y cuánto tiempo lleva procesándolo.

En los trámites del transporte

El proceso se dilata significativamente por la falta de interoperabilidad en tiempo real entre las plataformas de las entidades estatales. Depende de QUIPUX el flujo formal de



correspondencia digital entre la ANT y el SRI, pero carece de una base de datos automatizada y unificada.

Por ejemplo, cuando la ANT aprueba un título habilitante, lo notifica al SRI mediante un oficio digital vía QUIPUX para que el usuario pueda aplicar a la exoneración de tributos. Sin embargo, al ser un sistema solo de mensajería documental, los datos clave (como el incremento de cupo o la renovación) no se cargan de forma automática en los sistemas internos del SRI.

Esto obliga al usuario a realizar una actualización manual de toda la documentación, duplicando esfuerzos y evidenciando fallas operativas que alargan los tiempos de respuesta.

El ABC legal del gremio: refresque las diferencias entre Cooperativas y Compañías

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

El transporte terrestre de carga y pasajeros está organizado en dos modalidades: cooperativas y compañías, con sus respectivas diferencias.

¿Cuál es la base legal?

Las cooperativas están sujetas a la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS), se constituyen por la Ley de Economía Popular y Solidaria (Art. 60 y siguientes). Las compañías se constituyen por la Ley de Compañías (Art. 3) y están sujetas a la vigilancia y control de la Superintendencia de Compañías.

Naturaleza jurídica

Las cooperativas son organizaciones

sin fines de lucro cuyo objetivo principal es la satisfacción en común de sus integrantes. Las compañías tienen fines de lucro y su objetivo es generar rentabilidad.

Estructura organizativa

En las cooperativas la distribución es equitativa, cada socio tiene un voto y las ganancias se dividen por igual. En las compañías los votos dependen del número de acciones o participaciones y las ganancias son proporcionales al capital aportado.

Organización administrativa

Las cooperativas tienen una estructura democrática obligatoria cuya máxima expresión es la Asamblea General de Socios. Las compañías tienen estructura



empresarial y su representación puede estar en el Directorio o Gerencia General.

Títulos Habilitantes

En ambos casos los Títulos Habilitantes de Operación los entregan la ANT y los GAD en el marco de sus competencias (Art. 73 Ley de Tránsito). El Directorio de la ANT es el máximo órgano que rige la operación en ambos casos.

¿Son de verdadera utilidad los peajes?

QUITO

POR JANETH CRUZ

En teoría el peaje contribuye al mantenimiento de la infraestructura vial y permite que los fondos se destinen a la conservación de las vías y a la seguridad de los conductores. Pero esto no ocurre en todos los casos.

Bolívar Caza, representante de la Cámara de Transporte del Cantón Mejía, diferencia entre los peajes públicos (administrados por prefecturas) y los concesionados.

Señala que las vías a cargo de Panavial, en su mayoría, cuentan con buen asfalto y señalética. Pero indica que existen tramos complicados como desde el Colibrí hasta Tambillo donde “el tráfico se asemeja a las horas pico del centro de Quito”.

En la vía Alóag-Santo Domingo a cargo de dos prefecturas mediante contrato con una



Peaje a cargo de Panavial.

empresa privada, Caza señala que “NO han hecho grandes cosas. Cuando se daña la capa asfáltica solo colocan señalética, algo de pintura y el usuario es el perjudicado”. En el tramo Santo Domingo-Quevedo se ejecutan trabajos de ampliación, pero la ruta carece de servicios básicos de asistencia como grúas para carga pesada.

Mencionó que un tractocamión paga un promedio de 6 dólares cada 35 ó 50 kilómetros. Es de esperar que estos cobros se traduzcan, de manera real, en mejoras reales para mejorar el tránsito en las vías del país.

6 años de peajes en El Oro y la vía no se amplía

MACHALA

POR FRANCISCO CELI

En 2021 y 2023 hubo protestas de gremios del transporte, assembleístas y autoridades locales, exigiendo a la empresa CONSUR 7H iniciar los trabajos de ampliación de la vía estatal E25 a 6 carriles en los 95 kilómetros desde Río 7 en el límite de Azuay con El Oro, hasta el ingreso a Huaquillas en la frontera con Perú.

Luis Chulde de Tulcán con 47 años de experiencia se lamenta que los peajes no solucionen el problema vial y pide al Gobierno tomar medidas urgentes en este tramo vial. Del mismo modo, José Guerrero afirma que deben cobrar siempre y cuando cumplan con la obra. No entiende por qué desde 2019, ni la empresa privada ni ahora el Estado hayan podido dar la solución requerida.

En marzo de 2025, el MTOP intervino el contrato público privado y puso al



Conductor Luis Chulde.

frente del proyecto a Eduardo Falquez; pero, han pasado más de 15 meses y la intervención estatal no da los resultados que se reclama.

La concesión inicial permitió la construcción de dos peajes: El Garrido de El Guabo, y La Avanzada de Santa Rosa. Actualmente el personal sigue con la tarea de siempre: bachear, limpiar malezas, dar mantenimiento a la señalética, ofrecer vehículos de auxilio y nada más. 📍

HD78 BC

 **HYUNDAI**
CAMIONES & BUSES



Motor
3,907 cc



Capacidad
25 + 1 Pasajeros



Potencia
138 HP



Torque
373 Nm

GARANTÍA

4 AÑOS Sin límite
de kilómetros



Disfruta de
2 meses
de gracia



Conoce más
www.hyundai.com.ec

REPUESTOS



Garantizados



25%
de entrada

*Imagen referencial para uso publicitario. Ver restricciones.



QUITO ◆◆

TEOJAMA PRESENTA “SOPORTE TOTAL” QUE PROMETE MENOS COSTOS, MÁS CONTROL Y SEGURIDAD

Soporte Total, es el programa integral para el transporte pesado que busca mejorar la posventa con soluciones de mantenimiento, conectividad, seguimiento y seguridad. La propuesta dará acompañamiento permanente a clientes y conductores de camiones Hino, con énfasis en la prevención, control y continuidad operativa.

Uno de sus pilares es el **Mantenimiento sin Sorpresas** que ayuda a mantener costos estables durante la vida útil del vehículo. Incluye mantenimiento bajo estándares Hino, mano de obra certificada, repuestos originales, cobertura de garantía en componentes y mayor previsibilidad financiera. Además, puede generar un ahorro de hasta el 30% frente a planes tradicionales y contempla una cobertura de mantenimiento hasta 1 millón de kilómetros.

Otro componente es **Teojama Connect 100**, una plataforma telemática que per-



Teojama Comercial S.A.

Equipo encargado de Soporte Total.

mite monitorear en tiempo real la ubicación, trazabilidad, viajes, velocidad, tiempos de conducción, alertas operativas, estado del vehículo y posibles riesgos de seguridad. Esta herramienta funciona como una “caja negra” del camión y permite tomar mejores decisiones para aumentar la productividad y prevenir fallas.

El programa también incorpora **Teojama Tracking** que permite seguir en tiempo real el proceso de reparación

del vehículo en taller. Con ella, el cliente puede conocer el avance del servicio, revisar el estado de su unidad y acceder a información centralizada de forma transparente.

Finalmente, anunció una alianza con **IMPENETRA** para ofrecer blindaje especializado para camiones Hino, con protección balística y materiales óptimos para quienes requieren mayor seguridad en ruta.

QUITO ◆◆



FENACOTIP ¡FELICES 44 AÑOS Y QUE SIGAN LOS BUENOS VIAJES!

La federación representa la fuerza colectiva de más de 350 operadoras afiliadas (entre cooperativas y compañías) y más de 12.500 socios, que cada madrugada encienden sus motores para garantizar que el país se movilice.

“El valor detrás del volante” es el estilo que caracteriza a quienes viven y sienten la ruta. Celebrar 44 años significa honrar los millones de kilómetros recorridos, la superación frente a los duros desafíos climáticos, la infraestructura que atraviesa el territorio, y la lucha por la seguridad jurídica y vial en cada terminal y carretera.

“Llegar a este aniversario nos invita a mirar hacia atrás con orgullo por lo construido; pero sobre todo, a mirar hacia adelante con la responsabilidad de liderar la transición hacia una movilidad más eficiente, integrada y segura”, señalan desde la dirigencia de la Federación.

FENACOTIP ha sido un actor gremial y un interlocutor técnico estratégico para las políticas de transporte nacio-

nal. Frente a los retos contemporáneos —que van desde la optimización tecnológica y los sistemas de pago digitalizados, hasta las estrategias de adaptación económica ante los cambios en el entorno vial— la Federación se mantiene firme bajo la premisa de que la formalidad y el respeto a la ley son el único freno real ante la inseguridad en las vías.

Los 44 años de FENACOTIP representan el homenaje perfecto a los “Caballeros del Camino”. Una historia de resiliencia, asociatividad y profunda vocación de servicio que demuestra que, sin importar cuán largo sea el trayecto o cuán sinuoso sea el puente, el transporte ecuatoriano siempre encuentra la ruta para seguir avanzando.

Ab. Miguel Bonilla – Presidente

Ab. Abel Gómez - Gerente



Asamblea realizada en Guaranda (Bolívar).

QUITO ◆◆

“MOVILIZA-TE” ES LA RUTA DE FINANCIAMIENTO PARA RENOVAR CAMIONES Y BUSES ELÉCTRICOS

POR MARITZA GUEVARA

La línea de crédito “Moviliza-TE”, impulsada desde el 27 de abril pasado por la Corporación Financiera Nacional (CFN) con el respaldo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), maneja un fondo de USD 25 millones para financiar la transición hacia la movilidad eléctrica, un cambio que no solo reduce el impacto ambiental, sino que disminuye los costos operativos de combustible y mantenimiento.

¿Quiénes pueden aplicar y qué financia?

El programa está diseñado para el sector productivo para adquirir:

- Buses para el transporte público urbano o interprovincial.

- Camiones y flotas comerciales de carga pesada o ligera.

- Infraestructura de carga, como electrolineras y cargadores privados.

- Los créditos van desde los USD 5.000 hasta 1,5 millones por proyecto, cubriendo tanto a pequeños transportistas como a grandes empresas.

Condiciones financieras sin precedentes

Las ventajas económicas del programa son altamente competitivas y difíciles de encontrar. Tasa de interés fija del 4% anual. Plazo de pago de hasta 10 años para amortizar la inversión.

Periodo de gracia de un año, permitiendo que el vehículo empiece a generar ingresos antes de pagar la primera cuota.

¿Cómo solicitar el crédito?

La CFN funciona como una “banca de segundo piso”. Esto significa que no debe ir a las oficinas de la CFN, sino a un banco privado (como Produ-banco, Banco del Pacífico, entre otros adheridos).

Una vez que haya cotizado la unidad eléctrica, el banco privado evalúa su perfil crediticio bajo las políticas habituales y, al aprobarlo, utiliza los fondos preferenciales de la CFN para entregarle el préstamo.

Consulte con su asesor comercial si desea conocer los requisitos financieros estándar que le pedirá el banco para calificar a este crédito productivo.

QUITO ◆◆

ANT LEVANTARÁ NUEVA BASE DE DATOS PARA RASTREAR VEHÍCULOS EN TIEMPO REAL

POR ANA MARÍA MONCAYO

Un historial digital único que sabe desde quién es el dueño actual hasta si el vehículo pasó o no la última revisión técnica. Así será la nueva súper base de datos de todo el país que la ANT pretende construir.

La Agencia Nacional de Tránsito emitió el 17 de abril, 2026 el Reglamento para el Desarrollo del Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito Vehicular.

Esta herramienta tecnológica creará una base de datos centralizada y segura para rastrear la información vehicular en tiempo real.

La plataforma incluirá:

- Descripción técnica de los vehículos.
- Datos del propietario y homologación.
- Matrícula y revisión técnica vehicular.

- Registros de identificación legal.

El Director Ejecutivo de la ANT dispone de 180 días hábiles para implementar los instrumentos legales necesarios. La entrega de datos fidedignos es obligatorio para todas las entidades públicas, privadas o mixtas vinculadas a la planificación, regulación y control del tránsito y la seguridad vial.



Se levantará nueva base nacional de transporte.

MACHALA ◆◆

VIGENTE DESDE 2020 Y SIN USO ¿MÁS SEGURIDAD O RIESGO DIGITAL?



José Guerrero, conductor profesional.

POR FRANCISCO CELI

La licencia digital que fue aprobada en 2020, aún no se generaliza en los dispositivos celulares con la App: Gob.ec. descargable para iPhone y Android. Los conductores entrevistados tienen poca información.

José Guerrero dice que “sería bueno tener una licencia en el sistema digital para no cargar la física que puede perderse”. Además, los agentes de tránsito tendrían la información del chofer y el historial del vehículo con placa o número de cédula del propietario, al instante.

Cristhian Brito, cree que sería una manera súper moderna de llevar información tanto para uso del chofer como para los controles de tránsito.

Y, ¿si hackean el sistema?, pregunta Byron Casanova. Otros choferes, creen que el sistema de la ANT siempre es vulnerable y que, en la actualidad, no existe sistema tecnológico seguro; sin embargo, hay que usarlo, manifiestan.

AMBATO

CRUZAR O CONDUCIR: ACCIÓN DIARIA DONDE NADIE QUIERE CEDER

POR YOLANDA QUINCHE

La movilidad urbana en Ambato es un desafío que va más allá de multas y accidentes. A pesar de las campañas de conciencia vial y ambiental impulsadas en los últimos años, en las calles todavía predominan el desorden, la impaciencia y la falta de respeto entre conductores y peatones.

“Ahora hay más señalización y campañas, pero la gente no cambia de actitud”, señala Pedro Pujos, transportista urbano. También existen críticas de los ciudadanos: “muchos conductores no respetan el paso cebra ni al peatón, aunque conozcan las normas”, comenta María López, comerciante del centro.

Mientras promueven iniciativas de movilidad sostenible y el uso de bicicletas para una ciudad segura y menos contaminada, la convivencia vial sigue afectada por el apuro cotidiano y la falta de empatía.

Recordemos que el cambio no depende solo de controles, sino de educación y compromiso de todos. El reto para Ambato sigue siendo transformar la conciencia vial en respeto y responsabilidad compartida.



Cultura vial que falta aprender.

BUCA Y

PASAJEROS DEBEN CUIDAR SUS PERTENENCIAS DENTRO DE LOS BUSES

POR GLENDA REA

Durante un viaje, los pasajeros deben tener precaución al momento de colocar sus pertenencias en la parte superior de los asientos dentro de los buses. Muchos usuarios dejan mochilas, y objetos de valor sin supervisión, situación que es aprovechada por “los dueños de lo ajeno” para cometer hurtos.

María Carrasco relató que, durante un viaje en bus, una pasajera colocó su mochila en la parte superior del asiento y, al llegar a su destino, se percató de que el equipaje ya no estaba, presuntamente fue sustraído en una parada anterior. Jesús Yambay, conductor profesional de un bus interprovincial, recomendó a



los usuarios tener mayor precaución con sus pertenencias, especialmente cuando el bus viaja lleno o cuando suben vendedores (¿Por qué los dejan subir?)

Además, recordó que las reglas de las cooperativas establecen que solo se responsabilizan por los objetos guardados en la bodega de las unidades y que están bajo la responsabilidad de la tripulación. Además, estos objetos cuentan con tickets de control que garantizan su entrega al propietario.

ESMERALDAS

COOP. DEL PACÍFICO RENUEVA DIRECTIVA

POR CARLOS NAVARRETE

Luego de una asamblea de socios vino las elecciones que concluyeron con la renovación de su directiva, Cooperativa Intraprovincial del Pacífico presentó a sus nuevos dirigentes que regirán sus destinos desde el 2026 hasta el 2030 según sus estatutos.

Giomar Gruezo fue proclamado como presidente con una votación de 40 a 12; el gerente es Dr. Israel Zapata. Los socios decidieron el cambio para refrescar las lí-

neas con quien comandará, de ahora en adelante, esta importante empresa de transporte intraprovincial.

En su intervención como presidente electo el Ing. Gruezo con vasta experiencia gremial, manifestó a sus socios que mantengan la fe y la esperanza en nuevos días para la transportación, a pesar de los actuales difíciles y complicados: “juntos saldremos adelante y pondremos a nuestra Coop. en el lugar que se merece”.



Izq. Giomar Gruezo con la nueva directiva.

¡FELICES 69 AÑOS, EXPRESO TULCÁN!



La difícil situación económica atravesada en la frontera colombo-ecuatoriana por el alza arancelaria hasta fines de mayo, provocó disminución de comerciantes que tradicionalmente viajaban en nuestras unidades.

A eso se suman los constantes inconvenientes con los pagos de subsidios por parte del Gobierno.

Cooperativa de Transportes Interprovincial “Expreso Tulcán” se mantiene firme gracias al esfuerzo, compromiso y trabajo conjunto de quienes forman parte de esta gran institución.

Al conmemorar 69 años reafirmamos con orgullo la misión de continuar brindando transporte seguro, eficiente y de calidad. A lo largo de esta ex-

tenso trayectoria hemos superado grandes desafíos con la convicción de servir de la mejor manera a nuestros usuarios.

Seguimos avanzando con unidades modernas y excelente atención que caracteriza a todo nuestro personal, renovando día a día el compromiso con el desarrollo y bienestar de nuestra provincia.

Armando Rodríguez, Presidente
Ing. Paúl Revelo, Gerente





¡LA ESPERA TERMINÓ!

CHASIS PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS

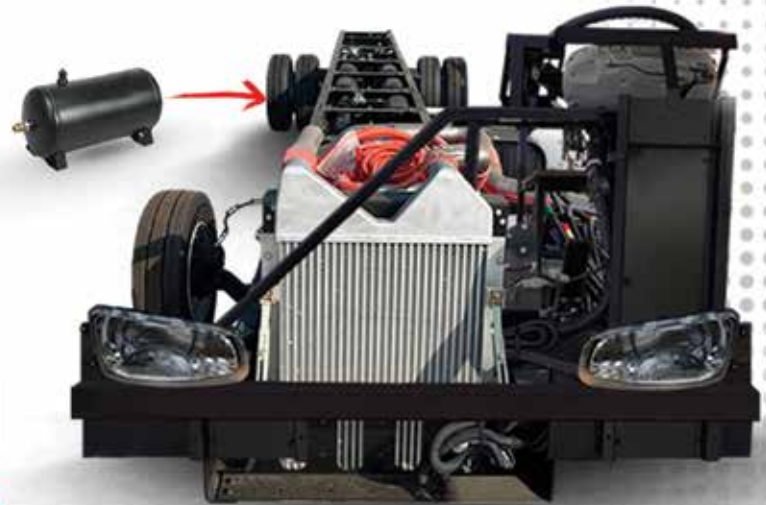
DFAC OF/18-270/595

REPUESTOS ECONÓMICOS Y DISPONIBLES EN LA LINEA DONGFENG.

HOMOLOGADO PARA:
 INTERPROVINCIAL
 INTRAPROVINCIAL
 TURISMO
 URBANO
 ESCOLAR
 PARTICULAR

6 TANQUES DE AIRE

-  **TIPO DE FRENO**
100% AIRE CIRCUITO DUAL
-  **FRENO DELANTERO**
DISCO ZAPATAS
-  **FRENO POSTERIOR**
TAMBOR ZAPATAS 9"
-  **FRENO DE ESTACIONAMIENTO**
DE RESORTE ACTUANDO EN LAS RUEDAS POSTERIORES
-  **FRENO AUXILIAR (DE MAQUINA)**
CONTROL ELECTRONEUMÁTICO CON RESTRICCIÓN A LA SALIDA DE ESCAPE



COTIZA HOY MISMO



Contáctanos
 ☎ 098 758 0697 📍 Cuenca - Ecuador

LOJA

COOPERATIVA LOJA CELEBRA 65 AÑOS DE FUNDACIÓN

POR ELVIS MERINO

Con una sesión solemne y actos culturales Cooperativa de Transportes Loja Internacional celebró su 65 aniversario. Fue la ocasión para recordar su historia y reconocer el trabajo de los socios.

El presidente Wilson Espinosa, señaló que desde su fundación Cooperativa Loja ha tenido un crecimiento sostenido gracias al esfuerzo y trabajo de sus socios. Hoy se constituye en la empresa más grande e importante del país con 600 frecuencias que recorren todas las provincias a excepción de Esmeraldas.

Su parque automotor, uno de los más modernos, esta compuesto por 162 unidades repartidas en 32 buses doble piso con rutas directas Loja-Quito, 86 normales para rutas directas desde la provincia, 33

buses para rutas cortas y 11 microbuses nuevos que viajan desde Loja hacia Machala, Cuenca, Macará y Cariamanga.

Como toda empresa grande que acumula logros y satisfacciones, reconoce que trabajan por un continuo mejoramiento en el andar diario.

“Tratamos de tener las mejores unidades y personal capacitado, pero la vialidad en el sur del país es de lo peor, lo que influye en el servicio que se brinda al usuario”.



Wilson Espinosa, presidente Coop. Loja.

VINCES

TRANSPORTE INTRACANTONAL TIENDE A NORMALIZARSE

POR VÍCTOR ESPINOZA

Henry Granados, gerente de la Cooperativa 20 de Febrero, informó que hubo una disminución de buses de transporte intracantonal en la ruta Vinces – La Templanza.

Explicó que de manera temporal, operaron con el 70% de su capacidad debido a que, de las 15 frecuencias habituales, siete circularon de forma activa, tres estuvieron en proceso de reincorporación y las restantes en talleres por trabajos de mantenimiento técnico. Para solventar el desfase elaboraron un plan de contingencia que garantice el servicio diario desde las 04h15 hasta las 18h00.

Añadió que factores externos como el deterioro de las



Las unidades de transporte mejoradas con el mismo valor del pasaje.

vías, incremento del precio del diésel y poca afluencia de pasajeros, volvieron compleja la situación. Aprovechó para ratificar el compromiso de la Cooperativa de mantener congeladas las tarifas sociales con pasajes de \$0,25 desde Río Nuevo hasta el centro y la terminal de Vinces, mientras que el pasaje estudiantil y para tercera edad se mantiene en \$0,15, siendo la tarifa más baja del cantón.



Constatamos la fabricación de chasis y buses **FOTON** en la planta de **Beijing**

FOTON MOTOR, CON SEDE EN BEIJING Y PARTE DEL GRUPO AUTOMOTRIZ DE BEIJING (BAIC), OPERA UNA MEGA FÁBRICA EN LA CAPITAL CHINA. LA PRODUCCIÓN INCLUYE UNA VARIADA SERIE DE BUSES UTILIZADOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE BEIJING DONDE LA GRAN MAYORÍA DE BUSES DE SERVICIO PÚBLICO SON DE ESTA MARCA.

POR MARITZA GUEVARA

El proceso de construcción de los buses y chasis se caracteriza por:

Alta automatización: Utiliza robots para tareas clave que facilitan el transporte de componentes, la pintura y el ensamblaje. Otros robots trabajan solos realizando soldadura automatizada del chasis.

Tecnología y estándares: Los procesos cumplen estándares de calidad, seguridad y cuidado medioambiental. La fábrica emplea un sistema de fabricación inteligente y control de calidad.

Monitoreo constante: Todo el proceso es administrado y monitoreado a través de pantallas y computadoras, y también se realiza una última revisión manual en la línea de montaje para asegurar el correcto ajuste.

Alianzas estratégicas clave

Foton consolida su posición global mediante alianzas con gigantes de la industria como la marca estadounidense Cummins (desde 2007), que se especializa en fabricar motores de reconocido prestigio. También se asocia con ZF para las transmisiones.



Chasis eléctrico para bus interprovincial.

Foton fabrica sus propios chasis

Los chasis y buses son diseñados para ser resistentes y confiables sin dejar de lado la elegancia del diseño. Ofrece especificaciones detalladas, como el chasis araña BJ6126 y los modelos FOTON Buseton GNV y FOTON MS (diésel), entre otros. Para otros mercados internacionales proporciona el chasis para que las industrias carroceras locales instalen la carrocería.

Componentes de marcas aliadas: En los chasis utiliza componentes de alta calidad de sus socios estratégicos, como motores Cummins, transmisiones ZF (en algunos modelos), y sistemas de frenos de disco delantero con ABS (WABC).

Vehículos de Nueva Energía (NEVs): Los buses Foton, comercializados principalmente bajo la marca Foton Auv, incorporan tecnologías de vanguardia. La marca trabaja con CATL, líder mundial en el desarrollo de baterías de iones de litio, para sus modelos eléctricos.

Electromovilidad y cero emisiones

La gama incluye autobuses puramente eléctricos, buses potenciados por hidrógeno, modelos eléctricos híbridos y opciones tradicionales de diésel.

Modelos específicos: Ofrece varias categorías de chasis con especificaciones detalladas, como el chasis araña BJ6126 y los modelos FOTON BUSETÓN GNV y FOTON MS (diésel), entre otros.



Bus intrerprovincial en la línea de producción.



Monitoreo del proceso en pantallas.

Vidrios oscurecidos en parabrisas de buses son el **peligro ambulante**

CORTESÍA CRILAMYT*

La presencia cada vez más frecuente de buses con parabrisas oscurecidos evidencia una peligrosa normalización de prácticas inseguras. Un vidrio automotriz es una barrera de protección; si es de mala calidad agravará las consecuencias de un siniestro.

La normativa permite ciertos niveles de polarizado SOLO en ventanas laterales. Constituye infracción grave poner láminas oscuras o vidrios tinturados en

parabrisas delanteros. La regulación permite que el parabrisas tenga una transmitancia mínima de luz del 70% para garantizar la visibilidad día y noche. Reducir este nivel compromete la percepción del entorno, incrementa los tiempos de reacción y eleva el riesgo de accidentes.

No hay controles de tránsito

Pese a la evidencia visible de estas irregularidades, las autoridades de tránsito no realizan controles efectivos, lo cual está permitiendo que esta problemática se expanda de manera alarmante.

Comerciantes y usuarios no conscientizan

Comerciantes que priorizan la venta sin importar la seguridad ofrecen productos que no cumplen con estándares requeridos. A la par, muchos usuarios adquieren vidrios basándose en el precio o en aspectos estéticos sin dimensionar los riesgos.

En este contexto, lo económico puede resultar costoso, especialmente cuando lo que está en juego son vidas.

* Más información: [0985537107](tel:0985537107)

Diferencia visual desde la cabina (Vista Diurna)

Izquierda: parabrisas con lámina (70% VLT) Colores y sombras claros

Derecha: Parabrisas oscurecido (35% VLT). Pérdida de nitidez y reducción de profundidad.



El efecto "apagón" en la conducción nocturna

Izquierda: Con 70% VLT, los faros revelan a un peatón en la berna con suficiente antelación.

Derecha: Con láminas menores al 35%, el mismo peatón desaparece por completo en la oscuridad.



El Peligro de los “Buses Frankenstein” en las carreteras de Ecuador

QUITO

Los “buses Frankenstein” son unidades ensambladas de forma clandestina que burlan los procesos de homologación vehicular de la ANT, haciendo pasar estructuras viejas y remodeladas como buses nuevos.

Sancionar este proceso fraudulento no está contemplado en ningún mecanismo legal de la ANT y para ejecutarlo, se requiere de una red de complicidad coordinada.

El “Modus Operandi” involucra a cuatro actores:

1. El propietario compra un chasis nuevo y legal, pero para abaratar costos utiliza una carrocería usada o en desuso.

2. El taller clandestino desde un espacio informal se encarga de “reconstruir” y adaptar la carrocería vieja sobre el chasis nuevo, maquillando los defectos visuales.

3. La carrocería autorizada (El “Prestamista”) que está debidamente registrada ante la ANT, pero de forma irregular, “presta” o vende la documentación y planos de sus propios modelos homologados para dar cobertura legal al “bus frankenstein”.

4. El Organismo de Evaluación de la Conformidad (OEC): Inspectores acreditados que, durante la revisión estructural (antes de los acabados), omiten reportar las evidentes diferencias técnicas entre una estructura nueva y una remodelada.

Esta red perjudica a todos

Este mecanismo fraudulento genera un efecto dominó que golpea a la industria, a transportistas y usuarios. Las carrocerías debidamente regularizadas, que invierten en tecnología, pruebas de volcamiento, inspecciones y procesos de homologación, ven una reducción drástica en la demanda de sus productos.

Además, sufren la presión constante de otros dueños de buses que les solicitan estos procesos irregulares al desconocer que se trata de una práctica que está al margen de la ley.



Una estructura nueva es la mejor garantía.

Una trampa económica para el transportista

Aunque el dueño del bus cree haber hecho el negocio de su vida al ahorrar valores cercanos al 50% en el costo de una carrocería nueva, la realidad es muy distinta. Con su herramienta de trabajo queda expuesto a la incertidumbre legal de perder su vehículo y su inversión si la ANT detecta este proceso irregular.

Asimismo, la fatiga del metal en una carrocería vieja provoca una degradación acelerada, obligándolo a mantenimientos correctivos constantes y, posteriormente, versos obligado a adquirir otra unidad a un plazo mucho menor al previsto.

El más vulnerable es el pasajero

El usuario de a pie paga el precio más alto. Estas unidades carecen de las condiciones reales de seguridad estructural ante impactos o volcamientos. Al tener su vida útil interna envejecida, el confort y la seguridad disminuyen drásticamente.

Lo indignante es que, en ciertos casos, al presentarse como buses “nuevos”, se les autoriza el cobro de tarifas diferenciadas o pasajes mayores, cobrando por un servicio premium que en realidad es un peligro sobre ruedas.

Datos a tener en cuenta

La homologación de la ANT nació para salvar vidas asegurando que cada carrocería resistiera la geografía ecuatoriana. Romper este proceso por un “ahorro” importante es ponerle precio a la vida de los pasajeros y desprestigiar el esfuerzo económico del transportista.

Al cierre de esta edición (mayo 31, 2026), la ANT ha ejecutado algún control de estos procesos irregulares, sin embargo, mientras no se retiren estos “Buses Frankenstein” de circulación, esta problemática se suma a la gran cantidad de motivos que producen siniestros que actualmente la ANT trata de controlar en varios frentes. ☹️

NEO CAMIONES

www.mancamiones.com.ec



Nueva y más potencia

TGS 33/480 (FULL TRACTO)



TRACCIÓN
6x4



AT | MANUAL AUTOMATIZADA
INTARDER 6 POSICIONES



POTENCIA
480 CV



EL NUEVO
GIGANTE

DE LAS CARRETERAS

13 TON
— 330hp —

SINOTRUK
Desde **\$69.890**



Llantas
Pirelli



Retardador de
6 tiempos



Aros de
Aluminio



www.vehicentro.com

2

décadas

7

marcas

2

países

41

showrooms

Respaldo

Repuestos

Garantía

Vehicentro

Ecuador - Colombia