

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

178

34
años



www.revistabuenviaje.com.ec



- LLEVAR CARGA CONTAMINADA ES EL CAMINO AL DESASTRE
- SOLO LA OPERADORA PUEDE FACTURAR, NO EL SOCIO

- PUNTOS CLAVE PARA NEGOCIAR LA PÓLIZA DE SEGURO
- CONDUCTORES DEBEN PRIORIZAR SU ALIMENTACIÓN SALUDABLE

Teojama Comercial

Desde 1963

Red autorizada de talleres
y repuestos originales.



La experiencia que impulsa a tu negocio.



Los **rumores** eran ciertos
regresa una **estrella** a la ciudad.



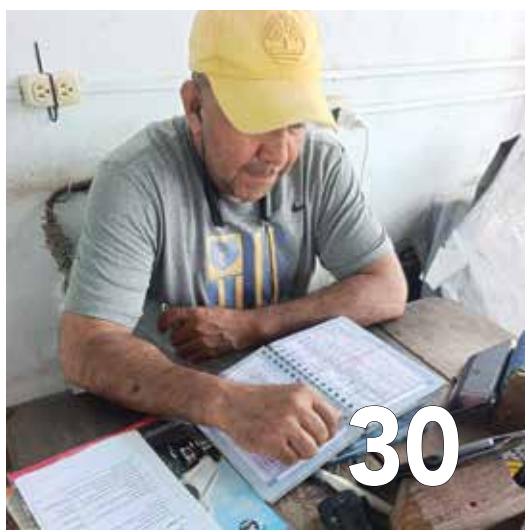
BUS MERCEDES-BENZ
espéralo en

Teojama Comercial

Mas información



CONTENIDO



5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL

Contaminación de contenedores y mercancía ilícita

10 LO EMPRESARIAL

Solo la operadora factura, no el socio

12 NOTICIAS NACIONALES

18 NOVEDADES

20 ZONA DE DERRUMBE

22 PUENTE ANGOSTO

Negociar una poliza de seguro

23 CIRCULACIÓN OBLIGATORIA

24 PARA TI

26 CONTEMOS LO BUENO

No somos b3stias al volante

28 CEDA EL PASO

Los tres jinetes del asfalto

30 CONDUCTORES

33 LO TÉCNICO

34 SEGUIMIENTOS

Ajuste del 25% en pasaje intra e intercantonal

36 SOBRE LA MARCHA

40 CARROCEROS

Sector carrocerero creció

41 SALUD



Filas, parches, silencio y muchas dudas: el verdadero estado de la ANT

Desde enero hasta agosto de 2026, la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) no ha logrado generar ni una sola certeza. Repasemos, en rápida sucesión, los episodios que motivan nuestras dudas:

1. El 30 de enero, la ANT estalló en una crisis institucional de proporciones mayúsculas: allanamientos en Pichincha, Tungurahua y Santo Domingo, captura del director ejecutivo Pedro Javier Abril Alegría y otros nueve funcionarios, e imputación por delincuencia organizada en el Caso Jaque. La red, según la Fiscalía, cobraba entre USD 150 y 250 para otorgar licencias, matrículas y permisos sin respetar turnos ni revisiones legales.

2. Durante ese mes de cierre, el servicio quedó prácticamente paralizado en todo el país, mientras la Fiscalía tomaba el control de las oficinas matrices y subsidiarias de la Sierra y la Costa.

3. Luego vinieron las promesas: depuración total del personal corrupto en todos los niveles, blindaje tecnológico del obsoleto y vulnerado sistema AXIS 4.0, eliminación de los sistemas paralelos de turnos y nuevos accesos controlados.

4. La gran noticia anunciada fue que, durante 2026, se estrenaría un sistema informático completamente nuevo que dejaría atrás a AXIS.

5. Pero, la realidad fue otra. El 9 de marzo, la ANT reactivó el mismo AXIS 4.0 — con filtros supuestamente reforzados, usuarios auditados y bloqueos a accesos irregulares —, pero sin desterrar el viejo esquema.

6. Las autoridades matizaron luego que la nueva plataforma, calificada como “inviolable”, será una modernización a mediano y largo plazo. Mientras tanto, la operación sigue corriendo sobre la base corregida — mas no renovada — de AXIS 4.0.

7. En julio/agosto, en lugar de estrenar el software prometido, se aplicó un “genial” plan piloto de agendamiento por dígito de cédula, vigente hasta septiembre. Así, en plena era digital, los ciudadanos deben hacer larguísimas filas físicas para conseguir un turno.

8. Para rematar, y ante el colapso de trámites, la ANT extendió la vigencia de las licencias caducadas hasta el 31 de agosto, un parche que solo confirma la incapacidad de gestión.

¿Realmente cambiarán o todo quedará en una ilusión más?

Esta pregunta, nada ingenua, la elevamos al Ing. Roberto Luque, ministro del ex MTOP, ex MIT (por diez meses) y hoy al frente del Ministerio de Infraestructura y Tecnología. Sabemos que el Transporte ya no figura en el nombre de su cartera, pero nos imaginamos que si es de su responsabilidad esta actividad productiva, inmensa y eminentemente técnica que no admite distracciones políticas.

www.revistabuenviaje.com.ec

NR. 178 AGOSTO - SEPTIEMBRE 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

TATIANA ÁLVAREZ / AMBATO

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

DIRECCIÓN

Av. Gonzalo Pizarro y Machala, Tumbaco - Quito

ENCUÉTRANOS EN:



Revista Buen Viaje



@revistabuenviaje



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

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

La contaminación de contenedores es un desafío al Estado y al transporte

EN LA ACTUALIDAD, ECUADOR ENFRENTA UN ESCENARIO ESPECIALMENTE COMPLEJO DEBIDO A SU UBICACIÓN ESTRATÉGICA EN EL PACÍFICO, SU INTENSA ACTIVIDAD EXPORTADORA Y EL ELEVADO VOLUMEN DE CONTENEDORES QUE SALEN POR SUS PUERTOS. LAS ORGANIZACIONES CRIMINALES BUSCAN APROVECHAR LA CADENA LOGÍSTICA PARA OCULTAR SUSTANCIAS ILÍCITAS SIN CONOCIMIENTO DEL EXPORTADOR, DEL GENERADOR DE CARGA O DEL TRANSPORTISTA, COMPROMETIENDO LA SEGURIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR Y LA REPUTACIÓN DEL PAÍS.

POR ING. RUBÉN D. JIMÉNEZ

La contaminación de contenedores constituye una de las principales modalidades utilizadas por el narcotráfico para introducir drogas en mercancías legales destinadas al comercio internacional. El transporte pesado se ha convertido en un eslabón crítico dentro de esta problemática. Los delincuentes estudian rutas, horarios, patios de consolidación, bodegas y terminales portuarias para identificar vulnerabilidades.

Entre las modalidades más utilizadas se encuentran el gancho ciego, la sustitución de sellos de seguridad, la apertura clandestina del contenedor, el uso de compartimentos ocultos y la infiltración de personal en los procesos logísticos; estas acciones suelen estar

acompañadas por redes de corrupción, amenazas e inteligencia criminal.

Un contenedor contaminado puede ocasionar inmovilización de la carga, investigaciones penales, pérdida de mercados internacionales, incremento de costos logísticos, cancelación de contratos y afectación de la imagen empresarial. Aunque el transportista sea una víctima, deberá demostrar que cumplió protocolos razonables de seguridad e inspección; por ello, la prevención constituye el principal mecanismo de protección jurídica y operativa.

La gestión del riesgo inicia antes del cargue del contenedor

Es indispensable realizar inspecciones físicas, verificar la estructura interna y externa, documentar las inspecciones con evidencia fotográfica y videos,

emplear sellos de alta seguridad ISO 17712 y mantener la trazabilidad de la cadena de custodia. El monitoreo satelital, las cámaras de seguridad, el control de accesos y la capacitación permanente fortalecen la capacidad para detectar anomalías y prevenir la contaminación.

Una respuesta eficiente ante esta amenaza requiere una coordinación estrecha entre el Estado, Policía Nacional, aduana, autoridades portuarias, exportadores, empresas transportistas y organismos internacionales. El intercambio de información, el análisis de riesgos y la incorporación de nuevas tecnologías fortalecen la seguridad de la cadena logística y protegen la competitividad del comercio exterior ecuatoriano.

Hoy en día el conductor de transporte pesado no solo moviliza mercancías; también protege la reputación del Ecuador como país exportador. Cada inspección realizada, cada sello verificado y cada anomalía reportada constituyen una barrera frente al narcotráfico. Transportistas y generadores de carga deben trabajar conjuntamente para fortalecer la seguridad, cumplir rigurosamente los protocolos y rechazar cualquier práctica irregular.

La prevención, la integridad y la cooperación son las herramientas más eficaces para impedir que el crimen organizado utilice el transporte legal como medio para el tráfico internacional de drogas.

Referencias:

United Nations Office on Drugs and Crime. (2023). World Drug Report. World Customs Organization. (2024). SAFE Framework of Standards. ISO 17712. Freight containers—Mechanical seals.



Conductor, cuide bien el contenedor.

Consecuencias legales al transportar mercancías ilícitas

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

Sabemos que -lamentablemente- nuestro país se ha convertido en una autopista para el transporte de mercancías ilícitas: drogas, armas, bienes de contrabando, combustibles, etc. Las mercancías entran y salen del Ecuador por vía terrestre, aprovechando la infraestructura vial y la logística; es decir, camiones de carga pesada o liviana, autobuses de transporte público, camionetas e incluso el servicio de encomiendas. Esta actividad ilícita conlleva severas sanciones penales que incluyen prisión, decomiso de bienes y fuertes multas.

El Código Orgánico Integral Penal (COIP) determina las sanciones:

- Si se transportan sustancias estupefacientes y psicotrópicos o preparados que las contengan la privación de libertad se establece según la cantidad de mercancía establecida por peso (mínima, mediana, alta y gran escala), siendo un año la sanción mínimo y 13 años la máxima.
- En caso de transportar armas sin pertenecer a ninguna organización criminal la sanción es de cinco a siete años de privación de libertad.
- Al transportar mercancía de contrabando cuyo valor es superior a los 13 salarios básicos unificados (USD 6.266) la sanción es de tres a cinco años de prisión y multa de hasta tres veces el valor de la mercancía.



Foto de Policía Nacional.

- Si transporta ilegalmente derivados de hidrocarburos, el conductor será sancionado con dos a seis meses (mínima escala) o hasta tres a cinco años (gran escala), dependiendo de la cantidad de mercancía transportada.
- La responsabilidad no se limita al conductor. El COIP establece consecuencias legales y operativas para la empresa de transporte.
- La empresa puede enfrentar clausura temporal o definitiva, multas, prohibición de contratar con el Estado, incautación de vehículos, cancelación del permiso de operación y de certificaciones internacionales.

Llevar carga contaminada es el camino al desastre



Pablo Gonzaga.

MACHALA

POR FRANCISCO CELI

Eso todos lo saben, pero nadie lo acepta”, dice Manuel Cáceres, alzando la mano y acelerando el vehículo, señal que no quiere hablar del tema. Otros transportistas, en la misma estación de combustibles de El Cambio, en la entrada de Machala, se niegan a hablar sobre el peligro de transportar carga contaminada con sustancias sujetas a fiscalización.

A mi edad no lo haría. Por un error así perder todo no es posible. Ni pensarlo y, añade: “llevar una mochila o un paquetito le acaba la vida, lo dejan sentado a uno, imagínese”; es la opinión de Pablo Gonzaga Ponce de 54 años de vida y 36 de chofer profesional.

El conductor que tiene su ruta de trabajo desde la frontera norte hacia

la del sur, reflexiona sobre la contaminación con sustancias prohibidas en el transporte y la realidad del país, donde hay gente que le gusta la plata fácil y se arriesga a todo por dinero. Gonzaga cree que esas actitudes tienen acabado el prestigio del transporte.

Recomienda no perder todo lo logrado en la vida por algo tan peligroso, por una riqueza efímera que se puede acabar rápido. El experimentado conductor, sobre ciertos casos de contaminación clandestina que pueden ocurrir, afirma que también es responsabilidad del chofer evitar ese tipo de carga hasta donde pueda; porque “si uno no está pendiente del camión en un rato puede pasar todo”, concluye.

Hay choferes que ponen énfasis en el peligro por llevar otras cargas peligrosas que a veces no son drogas sino armas, dinamita, pólvora o elementos radioactivos y otros.

Desorientados ante probabilidad de ser afectados con cargas ilegales

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

El transporte de cargas ilegales abarca desde narcotráfico masivo oculto en camiones hasta madera sin permisos, animales, armas, municiones, combustible ilegal y mucho más. Fidel un chofer babahoyense, fue contratado para un flete en 2025 y lo detuvieron en la frontera Ecuador-Colombia.

La Policía descubrió que la mercadería que transportaba desde Guayaquil estaba contaminada con droga, pero él no lo sabía.

Estuvo detenido más de un año, gastó los limitados ahorros que tenía en su defensa y la recuperación del vehículo. Así sacrificó gran parte del sustento de su familia. Gracias al apoyo de sus colegas transportistas, luego de demostrada su inocencia recobró la libertad y el camión.

Ante situaciones como esa, un grupo de transportistas independiente de Babahoyo dice estar desorientado y sin saber que hacer para evitar caer en los tentáculos de la delincuencia que los



Solicitan más patrullaje en vía Baba y Anillo Vial de Quevedo.

asalta, roba, secuestra, extorsiona y hasta les quitan la vida en las madrugadas. Por esto cambiaron su horario de trabajo de 08h00 a 18h00.

En cambio, transportistas de Cooperativa de Transporte Pesado 6 de Octubre, manifiestan que para evitarse este tipo de problemas no aceptan fletes de extraños y prefieren trabajar con clientes conocidos, aunque pierdan de ganar más dinero.

Sugerencias para evitar cargas ilegales

- Evitar realizar fletes a desconocidos.
- Movilizar mercadería con guías de remisión.
- Constatar bien la mercadería que transportarán.
- Mantenerse comunicados a través de sus grupos de WhatsApp.
- Cambiar horarios de circulación en carreteras.
- Conoce las sanciones legales por movilizar mercadería ilegal.

Refuerzan controles para frenar tráfico de material ilegal

TULCÁN

POR MARLON RUALES

El transporte interprovincial de pasajeros enfrenta uno de los mayores desafíos de los últimos años: impedir que las organizaciones delictivas utilicen encomiendas y equipajes para movilizar sustancias sujetas a fiscalización. La Unión de Transporte de Pasajeros del Carchi asegura que las operadoras han reforzado los protocolos de control para proteger a los usuarios, al personal y a la imagen del sector.

El presidente Reinaldo López, explicó que toda encomienda debe registrarse con la identificación del remitente y del destinatario, y que, cuando existen sospechas, las empresas tienen la facultad de revisar el contenido o incluso rechazar el envío. Además, el personal recibe capacitaciones permanentes sobre detección de paquetes sospechosos y las consecuencias legales de involucrarse en actividades ilícitas.

Afirmó que las organizaciones criminales suelen recurrir a "mulas" para transportar droga, por lo que insistió en la



Existen protocolos de control de paquetes.

importancia de mantener los protocolos de identificación y vigilancia. Finalmente, hizo un llamado a la ciudadanía a no aceptar transportar paquetes de desconocidos y utilizar los servicios de encomiendas de forma responsable, recalando que está en riesgo la libertad, la credibilidad de las operadoras y causa profundo impacto social en las familias y la ciudadanía.



TRANSPARENCIA QUE PROTEGE

LA TRANSPARENCIA QUE MUEVE AL ECUADOR



Más de 48 años de experiencia respaldan a Crilamyt, líder en la fabricación de parabrisas con altos estándares de calidad para el sector automotriz y carrocero del Ecuador.



Somos el aliado estratégico de las principales carrocerías del Ecuador, gracias a nuestra capacidad de fabricación, cumplimiento oportuno y calidad certificada.

*CUANDO ELIGES BIEN,
TRABAJAS TRANQUILO.*



**SOMOS
FABRICANTES
ECUATORIANOS**



Red de **distribuidores autorizados** de nuestros parabrisas en todo el **Ecuador**



CONTÁCTANOS

(02) 500 0910
098 553 7107

www.crilamyt.com





Solo la operadora factura, no el socio: SRI exige formalización al transporte

LA FACTURACIÓN AL CLIENTE FINAL SOLO PUEDE HACER LA OPERADORA AUTORIZADA, NO EL SOCIO O CONDUCTOR DE MANERA INDIVIDUAL. LOS SOCIOS DEBEN EMITIR SUS FACTURAS ÚNICAMENTE A SU OPERADORA. SE DEBE AÑADIR LA PLACA DEL VEHÍCULO COMO DATO OBLIGATORIO EN LA FACTURA ELECTRÓNICA DE LA OPERADORA. SE FIJA PLAZOS PARA ACTUALIZAR EL RUC Y ADAPTAR LOS SISTEMAS DE FACTURACIÓN.

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

La resolución NAC-DGERCGC26-00000024 del SRI publicada en el Registro Oficial el 13 de julio de 2026, exige que el transporte comercial se preste a través de operadoras legalmente autorizadas.

1. Los socios/accionistas del transporte comercial deben tener el RUC adecuado y facturar a la operadora a la cual pertenecen.
2. Solo la operadora es la única autorizada a facturar al cliente final.
3. En las facturas emitidas por la operadora debe constar el número de placa del vehículo y sustentarse en comprobantes válidos para fines de deducibilidad y control.
4. Esta norma se aplica a: carga pesada, carga liviana, mixto, escolar e institucional, turístico y alternativo excepcional (excepto taxis).
5. Asigna la actividad de “servicio de transporte únicamente a socios o accionistas de las operadoras”.

Los plazos se ampliaron y son:

- Hasta el 31 de diciembre para que los socios actualicen su RUC.
- Hasta el 31 de diciembre deberán incluir el campo “Placa” en sus comprobantes electrónico y las operadoras adecuen sus sistemas para la facturación electrónica.
- Desde el 1 de enero de 2027 el SRI actualizará de oficio



SRI exige que solo la operadora facture.

el RUC a los contribuyentes que no hayan cumplido con ese cambio.

Efectos para el sector

En la práctica, un transportista ya no puede facturar directamente a un cliente por su servicio comercial. Primero debe ser socio o accionista de una empresa u operadora porque solo la operadora puede facturar al usuario final.

El cambio persigue más control, trazabilidad y formalización, reduciendo evasión y competencia desleal en el sector. También refuerza que los costos y gastos de transporte solo serán deducibles cuando estén respaldados por comprobantes emitidos por operadoras debidamente autorizadas.



¿Qué pasa con el “Hombre Camión”?

Si un transportista “suelto” no pertenece a ninguna operadora, no encaja en el nuevo esquema y podría estar en una situación irregular frente a esta nueva normativa sectorial y tributaria vigente. Si el “hombre camión” ofrece servicio sin pertenecer a una operadora, el riesgo no es solo tributario sino también de incumplimiento sectorial, porque la resolución y las reglas del SRI exigen que el transporte comercial se preste dentro de operadoras autorizadas.

En términos simples: no es que “pueda facturar libremente igual que antes”; más bien, esa forma de operar queda preñada a formalizarse o integrarse a una operadora.

Dumping Empresarial: Cuando el precio del flete lo “pone quien no conduce”

EL TRANSPORTE DE CARGA NO QUIEBRA SOLO POR EL DIÉSEL CARO O POR LAS MALAS VÍAS. QUIEBRA, PRINCIPALMENTE, PORQUE QUIEN PAGA EL FLETE DECIDE CUÁNTO VALE. ESE ES EL NÚCLEO DEL DUMPING EMPRESARIAL QUE HOY ATRAVIESA AL SECTOR.

QUITO

POR ING. RUBÉN JIMÉNEZ*

Grandes productoras, comercializadoras y cadenas de retail fijan a su gusto y conveniencia la tarifa por tonelada o por viaje, y el transportista no puede negociar. Esta distorsión ha generado un DUMPING tarifario interno con servicios contratados a valores por debajo del real costo técnico.

Acepta o se queda sin trabajo, el precio es impuesto por quien contrata la carga y no por quien conoce y soporta el verdadero valor de transportar.

El ganador es simplemente quien cobra menos, empezando así círculos viciosos que desencadenan en una competencia destructiva en la cual alguien reduce 50 dólares; otro baja 100, y un tercero acepta regresar casi sin margen para continuar trabajando. Así el mercado deja de competir por eficiencia y compete por supervivencia.

El flete técnicamente calculado

Se debe reconocer costos fijos, variables, administrativos, financieros, tiem-

pos improductivos, retorno de la unidad, depreciación y una rentabilidad razonable. Cuando alguno de estos componentes desaparece del cálculo ¡lo absorbe el transportista! y las consecuencias se notan cuando posterga el mantenimiento preventivo, extiende la vida de frenos y neumáticos, alarga la renovación vehicular, aumenta el endeudamiento y deteriora su seguridad operacional. Así termina beneficiando al generador de carga con un flete barato mientras destruye su trabajo y el de su gremio.

ANT y MTOP una deuda histórica que exige solución definitiva

Durante más de 25 años la ANT y el Ministerio del Transporte se han limitado a reuniones o mesas técnicas, estudios, resoluciones y hasta “inventos” que no corresponden a los costos reales y cambiantes del combustible, repuestos, salarios, financiamiento y mantenimiento. El gremio del transporte necesita una metodología actual, tecnológica y pública que determine técnicamente el costo mínimo referencial u obligatorio de cada operación. La responsabilidad estatal no consiste en permitir que los generadores de carga impongan al transportista que soporte las pérdidas. Debe equilibrar la relación comercial históricamente

desigual y garantizar sostenibilidad, seguridad y competencia justa. El piso tarifario debe establecer EL LÍMITE ECONÓMICO DEBAJO DEL CUAL TRANSPORTAR DEJA DE SER SOSTENIBLE.

Se debe pasar de la negociación basada en necesidad, a la contratación basada en costos apoyados en la tecnológica que permita calcular cada operación según su especialidad. El transporte pesado requiere condiciones para competir técnicamente, porque mientras el precio continúe fijándolo quien no conduce, no se mantiene el camión. La supuesta libre competencia seguirá escondiendo esta profunda desigualdad contractual. Un país que pretende fortalecer su logística no puede construir competitividad sobre los hombros de los transportistas que trabajan por debajo de sus costos.

El flete técnico no es un privilegio gremial, es una condición para la sostenibilidad del transporte, la seguridad vial y la economía nacional.

* Ing. Rubén D. Jiménez A
Cel: 098 482 0872



Transportar es un negocio, no es beneficencia.



●● QUITO

Requisitos para realizar transporte internacional de pasajeros

POR ANA MARÍA MONCAYO

La Agencia Nacional de Tránsito emite el **PERMISO ORIGINARIO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS A OPERADORAS (POPS)**, que es el Título Habilitante que autoriza a las operadoras a realizar este servicio en los países miembros de la Comunidad Andina.

Para obtener este Permiso es necesario presentar la siguiente documentación:

- Constitución de la empresa y estatutos donde conste que la actividad principal de la empresa es la prestación de servicio de transporte nacional e internacional de pasajeros por carretera.

- Contrato de Operación vigente.
- Nombramiento o designación del representante legal vigente y registrado en el Registro Mercantil.
- RUC del Representante Legal.
- Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil de los buses.
- Matrículas de los vehículos que van a realizar el servicio.
- Revisión técnica vehicular.
- Rutas, itinerarios y frecuencias a operar.

Para calificar la idoneidad de los solicitantes se toma en cuenta:

- Que la empresa esté constituida conforme las normas nacionales.
- Capacidad económica y financiera



Transporte Internacional.

de la empresa que se demostrará con los estados financieros.

- Flota e infraestructura: características de los vehículos, oficinas administrativas, terminales.
- Experiencia en el sector del transporte.
- Capacitación a los conductores.
- Ámbito de Operación (países en los que va a operar).
- El documento tiene una vigencia de cinco años y el trámite no tiene costo.

●● AMBATO POR YOLANDA QUINCHE

Mantenimiento vial del corredor E30

Uno de los principales corredores viales que conecta la Sierra con la Amazonía continúa en mantenimiento en sectores: San Jorge, Cadenillas y Río Negro del cantón Baños de Agua Santa.

Las intervenciones buscan mejorar la seguridad vial, optimizar la movilidad y preservar esta transitada vía. Las labores se ejecutan mediante un trabajo articulado entre el Municipio de Baños de Agua Santa, el Ministerio

de Transporte y el GAD Provincial Tungurahua.

Conductores de transporte pesado, operadores turísticos y viajeros frecuentes coinciden en señalar que el mantenimiento oportuno de la carretera contribuye a reducir el deterioro de los vehículos, disminuye riesgos de accidentes y mejora los tiempos de desplazamiento en una ruta que soporta un alto flujo de transporte de carga y de visitantes nacionales y extranjeros.



Túnel Cadenillas cortesía MIT.

Avanza ampliación de la vía Yambo–Ambato con una inversión de USD 104,1 millones



El proyecto contempla la ampliación de cuatro a seis carriles en un tramo de 11,3 kilómetros. La vía beneficiará a más de un millón de habitantes de Cotopaxi, Tungurahua y Chimborazo.

Actualmente se realiza movimiento de tierras, adecuación de taludes, construcción de alcantarillas y sistemas de drenaje, conformación y compactación de la base de la vía, así como la construcción de un muro de contención en el kilómetro 94.

Se construirán cinco soluciones viales, ocho pasos peatonales elevados y obras de señalización para fortalecer la seguridad vial, optimizar la movilidad y responder al creciente flujo vehicular que circula por este eje de conexión nacional.

Una vez finalizada la vía mejorará la conectividad entre Sierra y Costa, reducirá los tiempos de traslado e impulsará el comercio, producción y desarrollo económico del país.

●● QUITO

ANT experimenta plan piloto para turnos y atención de licencias

POR JANETH CRUZ

Según lo establecido por la ANT, los usuarios ya no tienen que sacar un turno para la emisión y renovación de la licencia. Desde el 20 de julio, la ANT puso en ejecución un plan piloto que se extenderá hasta el 30 de septiembre y busca agilizar la atención y reducir los tiempos de espera.

Este es el paso a paso a seguir:

1. El usuario debe ingresar a: www.ant.gob.ec
2. Elija una agencia, genere la orden de pago y cancele

le el valor en las entidades financieras.

3. Los pagos efectuados por ventanilla se habilitarán de forma inmediata.

4. Las transacciones por canales electrónicos, tarjetas de crédito o débito requieren validación de hasta 72 horas antes de continuar con el trámite.

5. Acuda a la agencia elegida el día que corresponda al último dígito de su cédula, ignore la fecha que conste en el turno generado.

6. La atención según el último dígito de su cédula es así: Lunes 1 y 2; martes 3 y 4; miércoles 5 y 6; jueves 7 y 8; y viernes 9 y 0.

Licencias de Conducir



●● CALUMA

Carretera Bolívar – Los Ríos intransitable por baches



Huecos por doquier en la vía Caluma – Montalvo.

POR VÍCTOR ESPINOZA

Los cráteres que presenta la vía Caluma – Montalvo que une a las provincias: Bolívar y Los Ríos, genera malestar entre conductores de vehículos pesados y buses de pasajeros de las cooperativas de transporte: Cristal, San Antonio y 10 de Noviembre que a diario la transitan.

Son visibles los grandes y numerosos huecos que presenta esta vía en los recintos: Pretoria, La Azucena y Mina de Piedra, donde el paso de volquetes de instituciones

públicas con material pétreo para grandes obras en otros lugares, ha destruido la carpeta asfáltica casi en su totalidad, volviéndola de tercer orden.

Esta realidad preocupa a los habitantes de: Barrio Lindo, El Candilito y Estero de Piedra de la parroquia rural La Esmeralda del cantón Montalvo, porque la carretera destruida se convierte en vulnerable para los transportistas y viajeros, mismos que al tratar de evitar los baches, son víctimas de asaltos y robos. Todos se preguntan ¿qué será de las autoridades?

●● CUENCA

Cierre de Cuenca-Girón-Pasaje encarece servicio pesado

POR LEONOR PEÑA

La Agencia Nacional de Tránsito emite el **PERMISO ORIGINARIO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS A OPERADORAS (POPS)**, que es el Título Habilitante que autoriza a las operadoras a realizar este servicio en los países miembros de la Comunidad Andina.

El cierre de la vía Cuenca-Girón-Pasaje ha generado un incremento del 20% en los costos operativos del transporte de carga pesada. No obstante, la tarifa no se ha incrementado. Para este tipo de servicio esa vía es la primera opción para conectarse con la Costa pues la Cuenca-Molleturo-El Empalme está restringida para el transporte pesado, solo se permite livianos y transporte de pasajeros.

Mientras dure el cierre la opción para los pesados es la Cuenca-Zhud-Cochancay-El Triunfo que implica 60 kilóme-

tros más y representa mayor desgaste de llantas y aumento del consumo de combustible. Esto, sumado a la eliminación del subsidio al diésel, genera un panorama complicado para el negocio.

Según Rolando Arpi, presidente de la Federación de Transporte Pesado de Azuay, las tarifas de este servicio no se han incrementado desde hace más de diez años. El dirigente señala que desde el 2000, el flete de un contenedor entre Cuenca y Guayaquil cuesta USD 600, transportar un quintal de cemento 80 centavos y el quintal de hierro un dólar. Indica que los costos se fijan en función de oferta y demanda, agravada por la competencia desleal que trabaja sin permiso de operación.

La vía Cuenca-Girón-Pasaje fue cerrada el 9 de junio 2026 debido a una cadena de deslizamientos de gran magnitud ocurridos entre los km. 76 y 105. El 18



Foto cortesía MIT.

de junio, el MIT declaró la emergencia para la vía de 126 km de longitud. Las obras se ejecutan en el tramo entre el km 76 al 123. Desde el 21 de julio hay circulación controlada en ciertos horarios en el Km 96.



●● ATACAMES

Transporte turístico defiende sus plazas de trabajo

POR JORGE RICARDO CORNEJO

La eliminación de los salvoconductos por parte de la ANT al transporte intra e interprovincial para viajes de turismo está respaldada por los artículos 77 y 79 de la Ley Orgánica de Transporte, que establecen que el único servicio autorizado para movilizar turistas es el transporte turístico formal.

La Federación Nacional de Transporte Turístico manifiesta que este ordenamiento no busca afectar a los emprendimientos de Atacames; al contrario, busca proteger la actividad turística, garantizar seguridad y evitar la informalidad que tanto daño causa.

Sin embargo, las protestas y plantones que en Atacames se han suscitado a partir de varios operativos que han finalizado con la detención de buses que llevan y traen gente a los balnearios de Atacames, Tonsupa y Súa, afectan directamente a los prestadores de servicio turístico como hoteles, bares, discotecas, restaurantes y negocios afines.

Fenatture afirma que el país cuenta con más de 5.000 unidades de transporte turístico habilitadas y listas para cubrir toda la demanda de Costa, Sierra y Amazonía. No obstante cabe recalcar que en las provincias de Esmeraldas y Carchi no hay operadoras de transporte turístico, lo que genera costos adicio-



Buses con turistas llegan a Atacames.

nales a los fletes para trasladar turistas, según lo manifiesta Sonia Valencia presidenta de la Cámara de Turismo en Esmeraldas, ANT debe considerar estos puntos para tomar decisiones tan a priori.

●● CUENCA

Transporte pesado pide playas de descanso en las vías

POR LEONOR PEÑA

El transporte de carga pesada del Azuay solicita al Ministerio de Transporte la adecuación de áreas de descanso para los conductores. Actualmente, usan espacios junto a gasolineras o las vías para descansar. Lamentablemente, en varias ocasiones se han dado accidentes -sobre todo por la noche- donde la visibilidad disminuye.

Las playas de estacionamiento y descanso deberían estar ubicadas en los ingresos a las ciudades considerando que los despachos de mercadería se hacen en la mañana y que los conductores llegan en horas de la madrugada. Esos tiempos de espera les permitirían descansar, asearse y alimentarse.

Se propone además que las playas de descanso se construyan en: Tamarindo, El Cajas, Cochancay, Autopista Cuenca-Azogues, El Descanso y en los ingresos a Ambato, Riobamba, Tulcán e Ibarra. Deberían tener baterías higiénicas, agua potable, iluminación, seguridad con patrullajes de la Policía y locales que ofrezcan alimentación.



Se requiere playas seguras para estacionar.

●● QUITO

¿Faltan o sobran buses? El inesperado diagnóstico del transporte urbano

POR LUIS BORJA*

En varias zonas del Distrito Metropolitano de Quito no existe frecuencias suficientes de buses, especialmente en las periferias. La lectura común es que faltan unidades; sin embargo, la evidencia técnica indica lo contrario: Quito no tiene un déficit de buses, tiene un problema de distribución.

Una consultoría contratada en 2019 por la Secretaría de Movilidad —periodo en que ejercí como Director Metropolitano de Movilidad— determinó una sobreoferta de unidades cercana al 20% en la flota de buses urbanos de Quito, que hoy ronda las 3.100 unidades (es decir, existen 620 buses en exceso). Analizando el problema no es la cantidad, sino el trazado pues la mayoría de rutas corre en sentido norte-sur, y muchas comparten gran parte del mismo recorrido por ese eje, dejando las zonas periféricas desatendidas.

Esta concentración longitudinal golpea directamente el Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) de las cooperativas de transporte. Más buses compitiendo en el mismo corredor significa menos



Bus urbano en el centro de Quito.

pasajeros por unidad, mientras la periferia queda sin cobertura. Estamos frente a una correlación directa entre sobreposición de rutas y caída de la rentabilidad operativa.

La salida no es ampliar la flota —eso profundizaría la sobreoferta—, sino una reestructuración de rutas liderada por el Municipio de Quito, para lograr que se redistribuya unidades del eje saturado hacia la periferia.

El resultado esperado: mayor cobertura donde hoy no la hay, y mejor IPK para las operadoras urbanas.

*Luis Borja, PhD en proyectos de transporte - 0995707632

●● MACHALA

Carros usados, ventajas y desventajas

POR FRANCISCO CELI

La gran mayoría de los transportistas iniciaron con vehículos usados y, cuando les fue bien en el trabajo pudieron comprar uno nuevo y de marca, comenta Arturo Chauca de Trujillo (Perú).

El ecuatoriano Efrén Cueva no duda que la mejor opción es comprar un vehículo de última generación con garantía y seguro. Pero, cuando “no podemos comprarlo con crédito bancario, toca ir por un carro usado que esté en buenas condiciones a un precio más bajo”.

El carchense Wilson Enríquez que lleva 45 años de profesión aconseja comprar un carro nuevo asegurado y, así mismo, por su experiencia tiene claro que no todos pueden hacerlo. “Las grandes empresas nacionales o extranjeras pueden darse ese lujo, no así alguien con limitados recursos que, en realidad somos la mayoría”.

Enríquez trabaja para una importante empresa de carga en un tráiler de marca del 2008 al que califica de excelente calidad y rendimiento. Ve factible un carro usado como alternativa para quienes cuya capaci-



Wilson Enríquez, maestro conductor.

dad financiera no les permite comprar un camión de 80 mil o más dólares.

El experimentado chofer de 67 años deja ver un hecho que todos conocen: los vehículos incautados por entidades bancarias o concesionarias a los transportistas que, por tantas circunstancias no pudieron pagar, en cualquier momento salen a la venta como usados. El maestro Enríquez aconseja comprar marca y calidad, así sea usado.

●● LATACUNGA

Pérdidas y desafíos para el transporte cotopaxense

POR VÍCTOR ESPINOZA

Los transportistas de buses interprovinciales de pasajeros y de carga de Cotopaxi, analizan las situaciones que afrontan por causa de la delincuencia y los desafíos que a futuro deben enfrentar para salir adelante.

El toque de queda que en principio solo se lo aplicó en el cantón La Maná y luego se extendió a la provincia, les dejó pérdidas significativas. Diego Herrera manifiesta que su camión tuvo pérdidas de dos fletes quincenales; es decir, que de los 6 viajes se redujeron a 4 en ese lapso, porque la compañía a la que pertenece tiene frecuencias desde Latacunga hacia Guayaquil y Quito, pero el horario 23h00

a 05h00 solo les permitía llegar hasta Santo Domingo.

Luis R. K, transportista interprovincial, afirma que sus colegas latacungueños en ciertos casos, cruzados de brazos, debieron pernoctar en la terminal terrestre para esperar el horario que les permita movilizar pasajeros. Esto les ocasionó pérdidas de tiempo, dinero y fallas en su servicio eficiente.

Todos afirman no estar en contra de las acciones antidelictivas y coinciden en que se debería otorgar salvoconductos para disminuir los efectos en la transporación que tiene el desafío de recuperar la imagen ante los clientes que les confían la entrega oportuna de encomiendas.



Transporte interprovincial de Latacunga.

●● GUAYAQUIL

Tricimotos irrespetan la Ley, las normas y a sus pasajeros

POR JIMMY VERA

El incremento de tricimotos en las calles genera caos y peligro porque no respetan e ignoran las normas de tránsito, mientras faltan controles permanentes por parte de las autoridades. Con frecuencia se observa tricimotos circulando por avenidas no permitidas y en contravía, transportan más pasajeros de los autorizados y realizan maniobras suicidas que ponen en riesgo la seguridad vial.

Frente a tanto desorden es necesario reforzar los operativos de control, verificar que cuenten con la documentación correspondiente y promover campañas de educación vial para fomentar el respeto a las normas. La ATM indica que realiza operativos de control para verificar títulos habilitantes y que cuenten con las condiciones técnico mecánicas, pero no se ve resultados.

Antes de que sea más tarde, es imperativo que se adopten medidas para controlar el exceso de tricimotos y exigir que sus conductores -al menos- hayan leído la Ley de Tránsito.



Tricimotos en las calles generan caos y peligro.

●● TULCÁN

Cinco horas de Tulcán a Quito por exceso de frecuencias

POR MARLON RUALES

Viajar entre Tulcán y Quito se ha convertido en una prueba de paciencia para cientos de usuarios. Lo que debería ser un recorrido ágil termina, en muchos casos, superando las cinco horas debido a constantes paradas y demoras que generan malestar en los pasajeros.

Para Reinaldo López, presidente de la Unión de Transporte de Pasajeros del Carchi, el problema tiene un origen claro: exceso de frecuencias autorizadas y falta de una racionalización por parte de la ANT.

María Paredes, usuaria cuestionó: "Compro un boleto pensando llegar a tiempo y termino desesperada. Los buses paran a cada momento y eso perjudica a

quienes tenemos citas médicas o compromisos laborales".

Fernando N. conductor interprovincial, explica que los operativos antinarcoóticos en el Control Sur pueden demorar entre 20 y 30 minutos por unidad. "Cuando llegan cuatro o cinco buses al mismo tiempo, el retraso puede superar una hora antes de salir de Tulcán". Añadió que por la baja demanda deben parar a recoger pasajeros y que, cuando un recorrido supera las cinco horas las cooperativas les sancionan a los conductores.

Desde la dirigencia del transporte insisten en que la solución pasa por reorganizar las frecuencias, evitar la sobreoferta de unidades y garantizar recorridos más rápidos, eficientes y puntuales, mientras eso no ocurra, miles de pasajeros seguirán enfrentando largas horas en carretera.



Buses demoran demasiado tiempo hacia Quito.

●● TULCÁN

Terminal terrestre requiere reforzar seguridad con un vallado

POR MARLON RUALES

La seguridad en la Terminal Terrestre de Tulcán entrará en nueva etapa. Tras varias mesas de trabajo con la Policía Nacional, autoridades locales y la Unión de Cooperativas, se impulsa un estudio técnico que determinará la viabilidad de implementar un vallado perimetral para combatir la inseguridad.

El administrador, Sebastián Almeida, explicó que se ejecutaron mejoras en

video vigilancia e iluminación. Aclaró que la mayor problemática no se registra al interior sino en exteriores, especialmente en la plazuela Ecuador, donde los "enganchadores" molestan y presionan a los viajeros.

Instalar un vallado responde a una recomendación técnica de la Policía Nacional, sustentada en un estudio de seguridad presentado por el coronel Alex Trujillo. La Universidad Politécnica Estatal del Carchi realizará el estudio.



Terminal terrestre de Tulcán.

●● LA TRONCAL

Escasos pasajeros y la informalidad los está quebrando



De salida a emprender un nuevo viaje.

POR GLENDA REA

La disminución de pasajeros continúa siendo una de las principales preocupaciones de los transportistas que cubren la ruta La Troncal-Cañar. A esta situación se suma la presencia de transporte informal, una problemática que según los conductores, ha ido creciendo con el paso de los años y afecta directamente su permanencia en el negocio.

"No hay suficientes pasajeros y, además, circula mucho transporte informal en nues-

tra ruta", manifestó Héctor Cuesta de Cooperativa Cañar, quien expresó su indignación por la falta de acciones concretas por parte de las autoridades de turno a quienes parece no interesarles enfrentar esta realidad.

Señaló que, mientras las empresas legales cumplen con todos los requisitos exigidos como: permisos, revisiones técnicas y demás obligaciones para prestar el servicio, existen vehículos piratas que operan de manera irregular, captando pasajeros sin control ni seguridad para los pasajeros.

**OBTÉN EL MAYOR KILOMETRAJE
AL MENOR PRECIO**

SOLO EN
DURALLANTA
EL MEJOR
Reencauche

\$154⁵³
+ IVA

\$149¹⁰
+ IVA

\$127⁴²
+ IVA



DV-UM3B

TODA POSICION ON
295/80R22.5



PBA61

TODA POSICION ON/OFF
295/80R22.5



PBA62-S

TODA POSICION ON/OFF
295/80R22.5

Contáctanos ahora

durallanta™

Reencauche

WWW.DURALLANTA.COM



099 760 1918



CHASIS **DFAC OF/18-270/595**: UNA NUEVA ALTERNATIVA PARA EL TRANSPORTE ECUATORIANO



CON EL PROPÓSITO DE OFRECER SOLUCIONES ACORDES A LA REALIDAD DEL MERCADO, CARROCERÍAS OLÍMPICA PRESENTA OFICIALMENTE EL NUEVO DFAC OF/18-270/595, UN CHASIS DONGFENG DESARROLLADO PARA EL SEGMENTO DE BUSES DE PASAJEROS. ÉSTE LANZAMIENTO REPRESENTA EL RESULTADO DE UNA ALIANZA ESTRATÉGICA BASADA EN LA CONFIANZA QUE DONGFENG DEPOSITÓ EN UNA EMPRESA ECUATORIANA CON MÁS DE TRES DÉCADAS DE EXPERIENCIA EN EL DISEÑO Y FABRICACIÓN DE CARROCERÍAS.

18

La incorporación de este chasis responde a los desafíos que enfrenta el sector transportista: incremento en el precio de los chasis tradicionales, aumento del valor de las materias primas, el IVA y los costos de operación que han dificultado la renovación de flotas. Con esta propuesta, Carrocerías Olímpica busca ofrecer una alternativa competitiva que combine calidad, seguridad, confiabilidad y un costo accesible para cooperativas y operadores de transporte.

Características del chasis **DFAC OF/18-270/595**

- Motor Cummins ISDe 270 Euro III de 270 HP, reconocido por su desempeño y facilidad de mantenimiento.
- Sistema de inyección electrónica BOSCH Common Rail
- Transmisión FAST EATON de seis velocidades
- Suspensión con ballestas semielípticas.
- Dirección hidráulica asistida.
- Frenos de aire con ABS.
- Tanque de combustible de 300 litros
- Estructura robusta y configuración técnica pensadas para brindar eficiencia, durabilidad y excelente desempeño en las condiciones de operación del Ecuador.

Homologación para toda modalidad

El chasis está homologado para las modalidades de transporte urbano, intra e interprovincial, turismo y particular, permitiendo desarrollar diferentes configuraciones de acuerdo con las necesidades de cada operador y cumpliendo la normativa vigente.

Una sola compra: una sola deuda

Como fabricante, Carrocerías Olímpica comercializa el bus completamente armado, integrando el chasis Dongfeng con carrocería diseñada y fabricada en Ecuador. Para el servicio urbano se ofrecen configuraciones de una, dos, tres y cuatro puertas, con capacidades desde 30 hasta 46 pasajeros sentados más conductor, adaptando la distribución interior a las áreas destinadas para pasajeros de pie.

Para los intra e interprovincial y turismo dispone de versiones para 42 pasajeros sentados, incluyendo conductor y auxiliar con baño sanitario, o 45 pasajeros sin baño.

Crédito directo y sin garante

Para facilitar la renovación de flotas, el crédito directo se aplica de la siguiente manera: 0% de entrada, tasa del 15,60%, plazo de hasta siete años, cuatro meses de gracia para el pago de la primera cuota y sin necesidad de garante. Estas condiciones permiten que más transportistas puedan acceder a una unidad nueva sin realizar un desembolso inicial.

Con esta incorporación, Carrocerías Olímpica reafirma su compromiso con el desarrollo del transporte ecuatoriano, ofreciendo una solución integral que combina tecnología internacional, fabricación nacional, respaldo técnico y financiamiento accesible para impulsar la modernización del parque automotor y contribuir a un transporte más seguro, eficiente y competitivo.



COTIZA HOY MISMO:  098 758 0697

DFAC OF/18-270/595
CHASIS DISEÑADO PARA BUS

Potencia

Caja

Motor



Unidad Carrozada
 Chasis + Carrocería

**CRÉDITO
DIRECTO**

COTIZA AHORA



HOMOLOGADO PARA:

INTERPROVINCIAL
INTRAPROVINCIAL
TURISMO
URBANO
ESCOLAR
PARTICULAR

**CRÉDITO
DIRECTO**

COTIZA AHORA



COTIZA TU UNIDAD HOY

URBANO DESDE
\$ 102.990

ESCOLAR DESDE
\$ 117.990

INTERPROVINCIAL DESDE
\$ 139.990

**CRÉDITO
DIRECTO**

COTIZA AHORA



ENCUENTRANOS:

AV. ESPAÑA Y BARCELONA ESQUINA - CUENCA - ECUADOR



Deshuesaderos de vehículos y ventas de repuestos

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Específicamente en la provincia de Los Ríos, la palabra “deshuesadero” se asocia casi exclusivamente con actividades ilegales de desmantelamiento de carros robados.

Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, entidades que con frecuencia ejecutan operativos para desarticular estos talleres clandestinos en zonas rurales o periféricas de la provincia, descubrieron deshuesaderos de camiones robados en los cantones riosenses: Mocache, Quevedo y Babahoyo, entre el 18 de junio de 2025 y marzo de 2026.

Pero, no todo es ilegal en el territorio fluminense en las ciudades grandes de la provincia (Babahoyo y Quevedo) hay talleres de enderezada, pintura y distribuidoras de repuestos usados que, de manera legal, compran vehículos chocados para aprovechar sus componentes.

Las autoridades policiales recomiendan a quienes requieran reparar algún carro evitar comprar piezas en el mercado negro ya que son producto de asaltos y muchas veces, le han



Deshuesaderos descubiertos (foto oficial).

costado la vida a los transportistas o han significado un grave retroceso económico cuando pierden su camión.

Hoy fue al desconocido, pero mañana puedes ser tu

Reflexiona esta realidad y mejor busca piezas legales en almacenes que importen o vendan repuestos nuevos que pueden ser alternativos u originales. Evita ganarte un karma.

Su repuesto usado puede venir de un deshuesadero

GUAYAQUIL

POR JIMMY VERA

El robo de vehículos continúa siendo uno de los delitos que mayor preocupación genera entre propietarios de automotores. Una de las modalidades utilizadas por organizaciones delictivas consiste en desarmar los vehículos sustraídos para vender sus piezas en el mercado informal, dificultando así su recuperación por parte de las autoridades.

En Guayaquil existen sectores conocidos por la comercialización de repuestos usados. Se sabe de la calle Ayacucho y el denominado “Mall del Piso”, donde existen muchos negocios legales que venden mercadería de dudosa procedencia. Se conoce que se realizan controles periódicos para detectar posibles irregularidades y verificar la

procedencia de las autopartes que se ofrecen al público.

Los delincuentes desmontan el vehículo robado en pocas horas para comercializar motores, cajas de cambio, computadoras, puertas y otros componentes de manera independiente. Esta práctica incrementa las ganancias de las organizaciones criminales y reduce las posibilidades de recuperar el automotor robado.

La Policía Nacional y la Fiscalía desarrollan operativos en distintos puntos del país para combatir este delito y desarticular redes dedicadas al robo y comercialización ilegal de autopartes. Además, recomiendan comprar repuestos únicamente en establecimientos autorizados y solicitar siempre la documentación que acredite su origen legal. 📄



Piezas usadas en venta pública.

JAC
MOTORS



DIVISIÓN

CAMIONES



HFC
1035 
150HP

FRENOS AUXILIARES +
AHOGO AL ESCAPE Y ABS

KN SERIES
EURO3 

HFC
4254
VOLQUETA 12M³ A 14M³

RETARDADOR + FRENOS
A LAS VÁLVULAS

WEICHAI
EURO3

HFC
1252 
400HP

RETARDADOR + FRENOS
A LAS VÁLVULAS

WEICHAI
EURO3

*IMÁGENES REFERENCIALES. APLICAN CONDICIONES Y RESTRICCIONES.

EL MEJOR
SERVICIO **Postventa**

**MÁS DE 30 TALLERES A NIVEL
NACIONAL CON TÉCNICOS
CERTIFICADOS POR LA MARCA**

MÁS INFORMACIÓN



CONCESIONARIOS: CUENCA • QUITO • GUAYAQUIL • MANTA • MACHALA • IBARRA • YANTZAZA • RIOBAMBA • LOJA
ENCUÉNTRANOS TAMBIÉN EN NUESTRA RED DE DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAÍS

www.jacecuador.com / Síguenos:





Conductores hablan de seguros para vehículos y carga

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

Luego de una amplia indagación y diálogo con conductores, dirigentes y propietarios de vehículos queda una certeza: en la actualidad, tener un seguro es una buena decisión en el transporte.

Pero, también, el estudio periodístico encontró una advertencia de los choferes: los tercerizadores no aseguran la carga hacia ningún destino. Los que sí lo hacen son las empresas o propietarios de la carga que contratan seguros para el traslado en territorio nacional e internacional.

Primero el conductor

Dos profesionales del transporte dan sus aportes poniendo énfasis en la necesidad de que el primero que debe tener seguro es el conductor, actor y garante

principal de la operatividad de carga en la carretera. Juan León de Tulcán y Aníbal Aponte de Huaquillas coinciden en que Ecuador no tiene una cultura favorable a asegurar al trabajador del volante.

León, tiene seguro de vida por cuenta de la empresa para la que trabaja y por experiencia propia, no concibe que un conductor se sienta tranquilo sin respaldo real cuando su trabajo se mueve en un ambiente de tanta inseguridad. Opina que el chofer debe exigir seguro de vida cuando está en relación de dependencia; pero así mismo, cree que la seguridad de la carga, además del seguro, es responsabilidad de quien va al volante.

Afirma que las aseguradoras han subido las alícuotas de pago; sin embargo, “toca asegurar, por lo menos el vehículo”. Aponte ve una gran limitante en la crisis económica como para ga-



Aníbal Aponte viaja por todo el país.

rantizarse varios seguros: vehicular, de carga y de vida; especialmente para un transportista independiente o una empresa pequeña.

Puntos clave para negociar una póliza de seguros

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

1. Ajustar la póliza a lo que necesita el transportista, y una vez definido con claridad ese objeto reforzar las garantías. Es decir definir si es un seguro únicamente para el vehículo o incluye la mercancía por robo o daño y al conductor en caso de un siniestro o asalto. En este último caso, especificar cómo se protege al conductor.

2. Contratar con aseguradoras conocidas y serias. Que tengan experiencia, conozcan el sector del transporte y que tengan un historial de pagos impecable.

3. Diálogo y transparencia. La aseguradora debe conocer con claridad la actividad y los riesgos del transportista para poder redactar una póliza que se ajuste a su necesidad y evitar malos entendidos. El valor de la póliza está directamente relacionado con el nivel de riesgo

4. El seguro del transporte. El transportista debe detallar y demostrar todo lo relativo a su empresa o vehículo pues



esa información determinará el valor de la prima. Vehículo (año, mantenimiento, sistemas de bloqueo y antirrobo, GPS), instalaciones (cámaras, accesorios, alarmas) y detallar el historial de siniestralidad de su empresa.

5. Tener claro: A) el alcance de la cobertura, las pólizas no devuelven el 100% del daño porque el asegurado asume un porcentaje del riesgo (deducible). B) la forma y tiempo de pago. Saber cómo se puede anular la póliza, sea por parte de la aseguradora o del asegurado.

Cualquier declaración falsa por parte del asegurado anulará la póliza. De igual forma, el titular perderá todo derecho a indemnización si el vehículo es utilizado para otras actividades que no son las especificadas. ☹

Radares en el Limbo: Entre la parálisis institucional y las víctimas de la velocidad

POR VEHICLE SAFETY AUTOMOTIVE - VSA

Las cifras de la siniestralidad vial en el Ecuador han dejado de ser simples estadísticas para convertirse en una epidemia de videos virales y tragedias cotidianas en las carreteras. Al cierre del año pasado, el país registró un alarmante repunte de más de 20,300 siniestros de tránsito, y el arranque de este 2026 proyecta un escenario aún más crítico, superando ya los 1,000 fallecidos en las vías en lo que va del año. El factor común en la mayoría de estos eventos fatales sigue siendo el mismo: el exceso de velocidad. Sin embargo, mientras las vidas se pierden en el asfalto, el sistema de control electrónico que debería prevenir estas muertes se encuentra sumido en un absoluto congelamiento institucional.

Detrás de esta parálisis existe una trama de plazos legales vencidos y omisiones por parte de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT). La hoja de ruta técnica estaba claramente trazada. Mediante la resolución RES 033-DIR-2024-ANT, y su posterior reforma a inicios del año 2025 a través de la RES 010-DIR-2025-ANT, se estableció el nuevo Reglamento de Homologación, Operación y Control de dispositivos tecnológicos, obligando a una estricta verificación metrológica de los radares para frenar los abusos de las llamadas “multas fantasmas”.

A esto se sumaron mandatos de jerarquía superior: la Ley Orgánica de Integridad Pública y la resolución de normalización INEN-INEN-2025-0015-RES fijaron plazos perentorios para que la ANT ejecutara las evaluaciones técnicas y emitiera las autorizaciones formales.

Cálculos políticos y la justificación del apagón institucional

El cierre temporal y la reestructuración logística que sufrió la ANT en febrero del presente año agravaron el retraso. No obstante, la conveniencia política también se ha sumado a este panorama. En el actual clima electoral, con autoridades de los GAD enfocadas en su reelección o en asegurar nuevos cargos públicos, el control de la velocidad y la fiscalización de los radares se han convertido en un tema “incómodo”.

Ningún candidato está dispuesto a asumir el costo político de regular o intervenir un sistema que genera un profundo rechazo popular, prefiriendo ignorar una crisis que cuesta vidas diariamente.

Mientras la ANT continúa sin atender su responsabilidad fiscalizadora, el Ministerio de Transporte e Infraestructura ha impulsado el proyecto de la Tercera Placa que se promueve como una política estatal irreversible. Se trata de una iniciativa tecnológica basada en etiquetas RFID.

Más allá de la identificación digital, el beneficio que se puede llegar a concretar con la tercera placa es emplear esta tecnología para dar el salto hacia los radares de tramo (o medición de velocidad promedio entre dos puntos separados).

Esta tecnología que es tendencia vanguardista a nivel mundial, busca reemplazar el radar de punto fijo — el cual provoca en ciertos casos, reducciones bruscas de velocidad — para obligar a los conductores a mantener una velocidad sostenida y segura a lo largo de corredores viales completos.

Un escenario de total indefensión ciudadana

Mientras varios municipios han cumplido con su obligación de mantener el control metrológico de sus equipos instalados para cumplir con el reglamento de homologación vigente y los laboratorios de calibración acreditados como Vehicle Safety Automotive – VSA, han actualizado sus procedimientos con nuevos estándares técnicos exigidos por la ANT; el limbo de control que la Agencia ha dejado que se forme configura un escenario de trágico para los ciudadanos.

Por un lado, el país ya cuenta con las herramientas tecnológicas y legales para el funcionamiento correcto de los radares, y por el otro, el número de siniestros por exceso de velocidad crece día a día con víctimas fatales, mientras la entidad, que es la llamada a vincular estas dos aristas en beneficio de la vida de los usuarios de vehículos y transeúntes, se mantiene inactiva. 📡



Radares apoyan para controlar velocidad.



Inventos que parecían broma, pero en carretera valen oro

LOS INVENTOS MÁS ÚTILES NO NACEN ELEGANTES, NI FAMOSOS, NI SIQUIERA BONITOS. ALGUNOS PARECEN RAROS, CASI UN CHISTE, Y UNOS CUANTOS HACEN PENSAR: "¿DE VERDAD ALGUIEN CREÓ ESTO?". PERO LA HISTORIA DE LA TRANSPORTACIÓN ESTÁ LLENA DE IDEAS Y PROPUESTAS EXTRAÑAS, EXAGERADAS PERO QUE, CON EL TIEMPO, HAN APOYADO A LA CONDUCCIÓN SEGURA, CÓMODA O MENOS AGOTADORA.

CUMANDÁ

POR MARITZA GUEVARA CON APOYO DE IA

Cuando uno pasa muchas horas al volante, especialmente en rutas largas, entiende que cualquier pequeña ayuda puede marcar la diferencia. Un asiento más cómodo, una alerta a tiempo, una luz mejor ubicada o un sistema para evitar el cansancio no parecen grandes cosas... hasta que se convierten en salvavidas.

Robotitos que conversan

Uno de los más curiosos son los dispositivos creados para despertar al conductor. Es como sacado de una película de ficción. Son pequeños robots que conversan con la persona al volante, sensores que detectan signos de fatiga o accesorios que vibran cuando el cuerpo empieza a dar señales de cansancio. Su lógica es simple: un conductor agotado tiene más riesgo de cometer errores. Y si una máquina puede ayudar a evitar que eso ocurra, entonces la rareza deja de parecer una rareza.

Copilotos y ayudantes electrónicos

Existen inventos pensados para facilitar maniobras. Por ejemplo, para ayudar a estacionar, para cambiar de carril o para advertir a otros vehículos antes de hacer una maniobra. Nacieron como experimentos extraños que pudieron provocar sonrisas, pero muchos abrieron el camino a las tecnologías actuales.

Y si hablamos de comodidad

El invento más simple son los amortiguadores que transformaron por completo la experiencia de conducir. Antes, cada bache era un golpe seco justo contra la columna, cada trayecto una pequeña batalla contra el camino. Con el amortiguador el viaje es suave, estable y descansado. Algo parecido ocurrió con los cinturones de seguridad, los elevallunas de manivela o los sistemas de ventilación: soluciones que tal vez no llaman la atención en una conversación, pero que hicieron mucho más llevadero el tiempo sobre ruedas.

Nacieron de una necesidad real

No surgieron para impresionar sino para resolver problemas concretos. Y muchas veces, cuando alguien propone una idea distinta/loca, lo primero que recibe es una sonrisa incrédula. Sin embargo, el tiempo tiene la última palabra. Lo que ayer parecía extraño, hoy puede ser indispensable.

Gran lección del mundo automotor

Detrás de cada avance hay alguien que se atrevió a probar algo diferente. Y aunque no todos los inventos raros triunfan,

los que sí lo hacen dejan una enseñanza valiosa. Nos recuerdan que innovar también significa arriesgarse a parecer extraño.

Para los conductores, y especialmente para quienes pasan largas jornadas en carretera, estos inventos son más que curiosidades. Son una muestra de que la tecnología puede tener un lado creativo, casi juguetón, pero al mismo tiempo muy útil.

Porque al final, si una idea rara te ayuda a llegar seguro, descansado y con mejor ánimo, entonces vale la pena.

Y quizá esa sea la mejor parte de estas historias: nos invitan a mirar el camino con otros ojos. A veces, la solución que cambia todo no parece brillante al principio. A veces, parece simplemente rara. 🚗



El conductor requiere viajar cómodo y seguro.

LOS MEJORES CON LOS MEJORES





Flota Santa Martha busca sobrepasar el alza del diésel con innovación

BUCA Y

POR GLENDA REA

Frente a los problemas económicos que representa el alza del diésel, la Cooperativa no se rinde y ha encontrado iniciativas para superarlos. Entre sus principales iniciativas destaca la ampliación de su gasolinera donde se implementará un moderno tecnicentro equipado con maquinaria especializada. Este proyecto tiene como objetivo reducir los costos de mantenimiento para los socios y ofrecer servicio a toda la ciudadanía de Bucay.

La Cooperativa trabaja en proyectos de impacto como la adquisición de lotes y la creación de una cooperativa de ahorro y crédito. Esta última beneficiaría no solo a los socios de la institución, sino también a los colaboradores y habitantes de la zona, según informó Jessica Toalombo, presidente de la Cooperativa de pasajeros Flota Santa Martha.

Estas iniciativas forman parte de la visión de crecimiento institucional de Jéssica, enfocada en fortalecer la estabilidad económica, ofrecer mayores oportunidades a sus socios y estabilidad a sus colaboradores. Además, destacó que la inversión en nuevos servicios permitirá mejorar la atención, generar desarrollo local y consolidar aún más la institución como un buen referente del transporte público.



Jéssica Toalombo: "aquí se instalará el tecnicentro"

Santa Martha brinda servicio a la comunidad desde 1980 en varias rutas dentro del Guayas. En la actualidad, cuenta con 41 socios y continúa fortaleciendo su crecimiento con proyectos que buscan generar mayores beneficios para sus integrantes y aportar al desarrollo de la provincia.

No todos somos b3stias al volante

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

En muchas ocasiones se ha escuchado tratar despectivamente al conductor profesional, ya sea por causa de algún siniestro, una mala maniobra o imprudencia. La opinión pública tristemente coincide en afirmar que: "les dan licencia a estas b3stias", realizando -en la mayoría de los

casos- un juicio de valor que no siempre es verídico o ajustado a la realidad. Esa sentencia dura ignora que los buenos y experimentados conductores profesionales son prudentes, respetuosos, obedientes y conscientes de las normativas de tránsito.

Añadiendo otro ángulo para el análisis, como en toda profesión sea de alta alcurnia o modesta, en el oficio de transportar personas o carga se puede encontrar quienes dejan en mal predicamento al gremio de conductores; pero no se puede generalizar, pues existen choferes que mantienen un record limpio, sin accidentes, responsables y con buena actitud en su trabajo.

Un buen conductor es un caballero del volante

Es una persona que mantiene sus cinco sentidos en lo que hace, conoce las normas de tránsito y las respeta. Es positivo en cada jornada y responsable de la unidad y sobre todo de sus pasajeros o la carga encomendada. Siendo objetivos, en el mundo hay malos doctores, malos abogados o malos profesionales y también hay malas personas; por eso no se puede generalizar y menospreciar a quienes se sacrifican y madrugan para llevar a sus pasajeros a su destino o para que la cadena alimenticia nunca se detenga. 🍷



Trabaja en serio.



AUMARK
6.0 TON

154 HP

Frenos Full Aire
doble circuito + ABS + EBD
Motor Cummins
Transmisión ZF

DESDE
\$25.490*



AUMARK
6.9 TON

170 HP

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

Call Center: 096 405 6666 | www.fotonecuador.com

*Aplican condiciones. Imagen referencial de uso publicitario.

Avanzamos contigo

 **AYASA**

Los tres jinetes del asfalto: imprudencia, competencia y la Física

EN EL ECUADOR, EL EXCESO DE VELOCIDAD SIGUE SIENDO UNO DE LOS JINETES MÁS LETALES EN LAS VÍAS, REPRESENTANDO MÁS DEL 35% DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS MORTALES. SIN EMBARGO, DEBEMOS ENTENDER QUE EL PROBLEMA NO SE MANIFIESTA IGUAL EN TODOS LOS SECTORES.

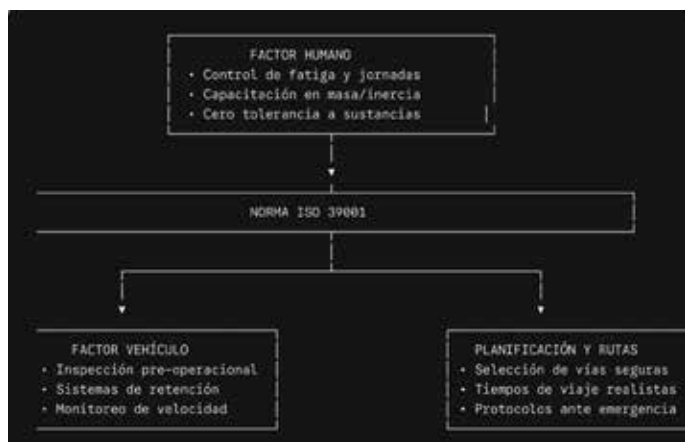
CORTESÍA DE VEHICLE SAFETY AUTOMOTIVE - VSA.

La accidentabilidad por velocidad se divide en tres realidades drásticamente distintas:

1. Vehículos particulares (Imprudencia y Volumen): Concentran cerca del 78% de las infracciones por velocidad registradas por radares en el país. Aquí, el factor predominante es la conducta individual con conductores que ignoran los límites en vías rápidas, influenciados por distracciones tecnológicas o la falta de pericia, amparados por la ausencia de un control corporativo o gremial sobre sus hábitos de manejo.

2. Transporte de carga (La Física implacable): La Física no perdona; al duplicar la velocidad de un tráiler con toneladas de carga, la energía del impacto y la distancia de frenado se multiplican por cuatro. A altas velocidades, estos vehículos se convierten en proyectiles imparables en pendientes y curvas pronunciadas.

3. Transporte de pasajeros (La “guerra del centavo”): Representa aproximadamente el 5% de las infracciones por velocidad, pero con la mayor tasa de mortalidad por siniestro. Detrás de los buses intra e interprovinciales y urbanos que exceden los límites, opera el perverso incentivo de la “guerra del centavo”, una competencia feroz por ganar pasajeros para cumplir con frecuencias mal planificadas y metas de recaudación impuestas. Un solo descuido de un conductor apaga decenas de vidas de una sola vez.



NORMA ISO 39001 es la respuesta global a la pandemia sobre ruedas

En 2012 la Organización Internacional de Normalización introdujo la norma ISO 39001, enfocada en Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial (SGSV) tanto para conductores como para vehículos:



Tráfico pesado en el peaje de Chiveria.

Gestión del Factor Humano (Comportamiento y Salud)

- **Control estricto de fatiga y somnolencia:** Auditar las jornadas de conducción y asegurar pausas activas programadas. La empresa debe estructurar turnos, planificar viajes y evaluar rutas sin exigir tiempos de llegada irreales.
- **Competencia y capacitación técnica continua:** Evaluaciones periódicas en técnicas de conducción defensiva, maniobrabilidad de vehículos articulados o pesados, y dinámica de la carga (por ejemplo, prevención de vuelcos por desbalance de peso en camiones o frenado de emergencia en buses llenos).
- **Política de alcohol y drogas:** Tolerancia cero mediante pruebas aleatorias pre-turno y pos-incidente.
- **Salud física y mental:** Evaluaciones médicas rutinarias específicas (salud cardiovascular, apnea del sueño, agudeza visual).

Especificación y estado de los vehículos

- **Inspecciones pre-operacionales obligatorias:** Listas de chequeo antes de cada viaje (sistema de frenos neumático o hidráulico, estado y presión de neumáticos, dirección, luces y espejos).
- **Sistemas de seguridad activa y pasiva:** Verificar funcionamiento de limitadores de velocidad, sistemas de frenado ABS/EBS, cinturones de seguridad de tres puntos (para el conductor y pasajeros en buses) y tacógrafos/telemetría.
- **Capacidad de carga y sujeción:** En camiones, control estricto para evitar el sobrepeso y garantizar el correcto trinquete o amarre de la mercancía. En buses, evitar el exceso de pasajeros respecto a la capacidad homologada. 🚫

HB78 CABINADO

 **HYUNDAI**
CAMIONES & BUSES

9%

Tasa preferencial

Hasta
84

Meses plazo



Capacidad
5.5 Ton



Motor
3.907 cc



Torque
373 Nm



Potencia
138 HP

GARANTÍA

4 AÑOS Sin límite
de kilómetros



Conoce más

www.hyundai.com.ec

REPUESTOS



Garantizados

*Imagen referencial para uso publicitario. Aplican restricciones



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.

Siempre rezo para que les vaya bien y regresen a pagarme el garaje

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

En una vieja agenda tiene registrados más de 150 nombres de choferes desde el 2022 y eso que ya eliminó la lista de los años de la pandemia. Todos le fiaron los servicios del garaje y como le dijeron: “maestro ya vuelvo”, con oraciones al Creador desea que les vaya bien en las carreteras y regresen algún día a pagarle.

Jairo Ruíz, administra el garaje El Varón de Cristo en el ingreso a Huaquillas; pero le va a cambiar de nombre en el futuro, se llamará: garaje El Fío, con el eslogan: Le esperamos hasta que vuelva (lo dice sonriendo).

Le llama la lista secreta, antes de abrirla para exhibir el registro de los

choferes que por cuatro años aun no vuelven. Como si quisiera revelar un secreto, va al cajón con llave, saca la libreta y empieza mostrando primero el año.

Ruiz, se ríe siempre cuando hace un recuento de las frases clásicas que le dicen para salir del garaje: voy a la bodega, vengo en seguida; voy a ver la guía, ya vuelvo maestro, ya vuelvo voy al banco. “Sigo esperando que vuelvan, aunque sé que algunos se han ido al cielo a pagarle directamente a Dios”, comenta con gracia.

La anécdota es que algunos sí vuelven pero con amnesia, no se acuerdan de la deuda; pero igual los atiende como siempre. El garaje de Ruiz, por los servicios y la garantía de seguridad que ofrece siempre está lleno, ¿será por eso que se ríe de su lista de deudores?



Jairo Ruiz con su libreta de deudores.

Pimpollo se cambió de conductor a juguero

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Felipe Saltos es más conocido como “Pimpollo” en Esmeraldas, es un conductor profesional que ha laborado por muchos años en unidades de transporte de la provincia conduciendo camiones y buses en diferentes empresas como: Pacífico, Costeña y su último andar por los fierros fue en la Cooperativa Las Palmas.

Varios años estuvo en el volante de un bus urbano incluso junto a su esposa quien hacía de oficial. Luego de ello, Felipe nos cuenta que varios factores han influido para que tome la decisión de dejar lo que le apasiona desde niño: el transporte.

Me propuse emprender para mi

“A pesar de que ser conductor profesional me apasiona y me gusta mucho, en Esmeraldas se ha vuelto peligroso y poco rentable. Peligroso porque la delincuencia y la inseguridad en la ciudad

se han tornado insoportables y, poco rentable porque desde la pandemia el transporte ha venido cayendo en picada.

Cuando dejé los buses me propuse una meta que fue la de emprender en algo propio. Junto a mis hijos y mi señora nos ideamos el negocio de vender jugos en la calle en un carrito que pasea por las calles principales del sur de mi

ciudad. Guanabano y comibeba es lo que ofrezco a mi gente”

Felipe nos cuenta que desde que trabaja por cuenta propia han mejorado sus ingresos y a pesar que si le cuesta madrugarse, preparar los jugos y la caminata diaria, su recompensa es terminar la jornada temprano y, lo más importante, “ya no rindo cuentas a nadie al final del día”.



La maleta de viaje: lo que cabe en un bolso y lo que pesa en el alma

SAN PABLO – CHIMBORAZO

POR GLENDA REA

Los viajes de más de 18 horas obligan a los conductores a empacar una maleta con todas sus pertenencias de uso personal para afrontar las largas jornadas fuera de casa.

Guido Haro es uno de ellos. Actualmente conduce un camión de carga pesada. Una de sus rutas más extensas lo lleva desde Guayaquil hasta Lago Agrio, un recorrido que lo mantiene lejos de su hogar por días.

Para estos viajes, Haro prepara una maleta con ropa de cambio, una camisa, un pantalón, el uniforme de la empresa donde trabaja, una sábana y unas sandalias para descansar.

Además, lleva un bolso más pequeño con artículos de higiene personal, entre ellos cepillo, pasta dental, champú, desodorante, talco, crema y otros productos indispensables para su rutina. En el camión también transporta una pequeña hielera con alimentos y bebidas para el trayecto.

Durante su recorrido atraviesa la vía Balbanera–Pallatanga–Cumandá. En el sector San Pablo realiza una parada obligatoria para tomar una ducha. A un costado de la carretera existen duchas al aire libre, un sitio frecuentado por los conductores de transporte pesado que aprovechan este espacio para refrescarse y recuperar energías antes de continuar su viaje.

“Hay que mantenerse despierto. Yo tengo que manejar cerca de 20 horas y hoy decidí hacer esta parada obligatoria, porque conducir durante tanto tiempo cansa el cuerpo. Un buen baño ayuda a aliviar el cansancio y nos permite continuar el viaje con mayor seguridad”, manifestó Guido Haro.



Conductor revisando su maleta para continuar su viaje.

Reflexiones sobre financiamiento de buses urbanos eléctricos

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

En el programa estatal “Moviliza-TE” para financiar buses o camiones eléctricos hay un fondo de USD 25 millones en la Corporación Financiera Nacional y respaldado por el Banco Interamericano de Desarrollo. Créditos de hasta USD 1,5 millones, hasta 10 años plazo, un año de gracia y tasa del 4% de interés.

El Ing. Jorge Yáñez, directivo del transporte urbano, da su análisis: Con el precio mundial del diésel no es descabellada la alternativa de buses eléctricos. Esos recursos están desde hace 2 años aproximadamente.

Pero, el problema es que más o menos alcanzaría para unos 80 a 85 buses de 12 metros con una estación de recarga única. Con esa cantidad de buses, operativamente, nada se soluciona en una ciudad grande; podría ser buena para una ciudad pequeña.

Financieramente tampoco hay viabilidad para generar la fuente de repago, pues se necesita una tarifa técnica de más o menos 65 ctvs. en ciudades grandes donde existan más de 600 pax/día. Actualmente, las ciudades grandes tienen demanda a la baja y no tienen ingresos que garanticen el repago de la deuda y las pequeñas no tienen ni demanda ni ingresos.

Se suma el sujeto de crédito

Los buses eléctricos no deben funcionar bajo el modelo de propiedad individual, básicamente, por el sistema de recarga de baterías. Se necesita una estructura empresarial que aplique efectivamente la Caja Común como requisito mínimo. Si el sujeto de crédito es la operadora debe presentar un patrimonio del 125% del valor a financiar. Creo que no existe ese escenario.

Finalmente, las electrolinerías son una inversión cerca de USD 20 a 30 mil por bus, pues se requiere desde una subestación. Además, con los problemas de la energía eléctrica del país, podría requerirse generadores de gran capacidad.

Fe a la Virgen de El Cisne aumenta demanda de pasajeros a Loja

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

En Cuenca existe una gran devoción a la Virgen de El Cisne, cuya fiesta central se celebrará en su santuario, el 15 de agosto. Esta celebración genera un aumento de la demanda de pasajes hacia la provincia de Loja.

Las empresas de transporte interprovincial San Luis y Viajeros que cubren la ruta Cuenca-Loja, están a la espera de la aprobación por parte de la ANT del Plan de Contingencia, que regula aumento de frecuencias y dispositivos de seguridad, y establece la creación de una ruta directa desde Cuenca hasta El Cisne con aumento de frecuencias, horarios y tarifa del servicio. Se establece además la participación de dos conductores por

unidad. La ANT revisará el estado de las unidades antes de salir de la terminal terrestre de Cuenca.

Según Armando Rodas, gerente de la empresa San Luis, han solicitado la autorización de tres frecuencias adicionales de Cuenca a El Cisne, mismas que estarían vigentes desde el 01 de agosto al 15 de septiembre de lunes a domingo a las 07h45, 19h00, 24h00 y se plantea una tarifa de USD 15. En el Plan la empresa debe presentar la flota de vehículos con la que va a brindar el servicio. Actualmente la empresa cuenta con seis frecuencias diarias a Loja. En 2025 no se autorizó la llegada hasta El Cisne, sino 21 km antes, en la parroquia San Pedro de la Bendita.

Según Armando Rodas, el periodo de mayor demanda de pasajeros va del

10 al 15 de agosto, por ello en cada frecuencia nocturna salen hasta siete unidades extra. En este periodo la empresa transporta a más de 40 mil romeriantes.



Peregrinos van al Santuario El Cisne.

Esmevial EP, apuesta a la educación vial

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

La Empresa Pública de Tránsito y Transporte Terrestre del cantón Esmeraldas, promueve una cultura de respeto y responsabilidad en las vías y ha desarrollado un cronograma de capacitaciones en las instituciones educativas de Esmeraldas, llevando educación vial a niños, niñas y jóvenes a través de jornadas dinámicas e interactivas en las cuales los estudiantes fortalecen sus conocimientos sobre normas de tránsito, señales viales y comportamientos seguros, fomentando una participación responsable como peatones, ciclistas y futuros conductores.

Sembrar conciencia desde las aulas, formar ciudadanos comprometidos con

el respeto a las normas de tránsito y convencidos de que la educación es el camino para construir una movilidad más segura y ordenada, es parte de la filosofía que ahora mantiene Esmevial EP que ha priorizado y apostado por la educación vial antes de sacar sus nuevos agentes de tránsito a las calles de la urbe.



Niños reciben instrucción vial.

¿Escuchas tu cansancio? El ruido te agota

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

Un conductor profesional pasa más de ocho horas al día al volante de su camión o bus, por lo que la experiencia de conducir debería ser lo más agradable posible.

El aislamiento acústico suele pasar desapercibido y sin mayor importancia. Sin embargo, una exposición prolongada al ruido puede tener un impacto considerable en la salud de los conductores, sin olvidar que niveles altos de ruido causan pérdidas auditivas. El ruido constante provoca fatiga mental, cansancio, reduce la capacidad de concentración y aumenta la probabilidad de accidentes.

Es inevitable percibir sonidos al interior de la cabina y no todos deben considerarse contaminación sonora. Depende del número de decibeles (dB), siendo dañino a partir de 75 dB. En los



últimos años el ruido en cabinas se ha reducido sustancialmente: en los años 90 un conductor estaba expuesto a 75 y 80 dB; en la actualidad los niveles están entre 60 y 65 dB.

Entre las claves para reducir el ruido están: 1) Parabrisas y vidrios insonorizados; 2) deflectores de aire; 3) diseño aerodinámico y sobre todo pensar, hacer de la cabina un espacio de confort, donde todo contribuya a que las largas distancias y tiempos resulten seguros para el conductor y pueda realizar un trabajo de calidad con el menor riesgo para su salud.

La posventa de los vehículos comerciales es el verdadero motor de la rentabilidad

LA POSVENTA ES UN PROCESO INTEGRAL QUE ABARCA MANTENIMIENTO, DISPONIBILIDAD DE REPUESTOS, ATENCIÓN TÉCNICA, GESTIÓN DE GARANTÍAS, ASISTENCIA EN CARRETERA Y RESPUESTA OPORTUNA. UN CAMIÓN O BUS FUERA DE OPERACIÓN SIGNIFICA RUTAS NO CUMPLIDAS, INGRESOS NO GENERADOS, CLIENTES AFECTADOS Y COSTOS ADICIONALES PARA EL PROPIETARIO.

QUITO

POR LUIS CORDERO

Un camión o un bus no es sólo un vehículo, es una máquina productiva cuya función es generar ingresos. Cuando una unidad está parada por desperfectos, demoras en la disponibilidad de repuestos o por tiempos prolongados en el taller, el impacto económico se extiende más allá del costo de la reparación. La afectación alcanza al propietario de la unidad, a sus clientes y a toda la cadena logística. Desde esta perspectiva, la verdadera propuesta de valor de una posventa eficiente no radica solo en reparar un vehículo, sino en devolverlo a la operación en el menor tiempo posible.



Talleres y repuestos cortesía de Teojama Comercial.

Lo que realmente valora el transportista

Los propietarios y operadores de flotas evalúan la posventa a partir de esta pregunta: ¿cuánto tiempo estuvo mi vehículo en el taller? La percepción del cliente suele vincularse con la rapidez de atención, capacidad de diagnóstico, disponibilidad de repuestos y agilidad en los procesos de garantía.

Algunos transportistas optan por talleres independientes, renunciando a los beneficios del taller autorizado, al considerar la velocidad de respuesta y la eficiencia operativa como factores de enorme importancia -inclusive- por encima del precio del servicio.

En la posventa se construye la fidelización del cliente

Cerrar una venta no es el fin del negocio, es el inicio de una relación a largo plazo. Las marcas compiten por aumentar su participación de mercado, mayores ventas y consolidar su posicionamiento comercial. Sin embargo, el verdadero desafío comienza después de entregar las llaves.

Cuando la marca comprende las necesidades operativas de su cliente, entiende sus desafíos y contribuye activamente a mantener sus unidades trabajando, la relación adquiere una

dimensión más valiosa que una simple transacción comercial.

Desarrollar una cultura centrada en el éxito operativo de sus clientes genera más lealtad, mejores índices de recompra y crecimiento sostenible, sin depender exclusivamente de estrategias agresivas de ventas.

Entender que un camión o bus son máquinas productivas, cambia la forma de gestionar el servicio. Todo esfuerzo debe orientarse a un objetivo común: maximizar la disponibilidad operativa del cliente.

Los últimos años la industria ha realizado importantes inversiones en talleres, capacitación técnica y redes de distribución. Sin embargo, en algunas casos aún queda pendiente fortalecer la visión estratégica de la posventa.

En ciertos casos aún se mantienen prácticas heredadas de la industria automotriz liviana donde las dinámicas son distintas. Mientras un automóvil puede permanecer algunos días en un taller sin afectar significativamente la actividad económica del propietario, en el transporte comercial cada día de inmovilización representa pérdidas directas. 📌



Tras 5 años de espera ANT autoriza ajuste del 25% en pasaje intra e interprovincial

ECUADOR

El Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) aprobó el pasado 25 de julio de 2026 el ajuste tarifario para el servicio de transporte terrestre público de pasajeros intra e interprovincial. La resolución contempla un incremento del 25%, aplicable a ambas modalidades y calculado en función de la distancia de las rutas.

¿Desde cuándo rige y cómo se aplicará el alza?

La Resolución entra en **vigencia de manera inmediata** a partir de su aprobación. Sin embargo, su aplicación en las boleterías y unidades de transporte se dará de forma **progresiva y paulatina**.

Según confirmó Abel Gómez, gerente de Fenacotip, las cooperativas acordaron una fase de socialización interna previa para no tomar por sorpresa al usuario:

“En coordinación con todas las operadoras, durante estos días, por responsabilidad con la ciudadanía, estamos socializan-

do el ajuste al interno. La resolución rige de inmediato, pero el cobro se irá ajustando poco a poco para no causar malestar.”

Cinco años sin revisión y la presión del diésel

El reajuste responde a una serie de reclamos que el gremio sostiene con fuerza desde 2025. El sector argumentó la necesidad de equilibrar sus costos debido a dos factores principales:

- **Incumplimiento del plazo legal:** La Ley Orgánica de Transporte Terrestre (LOTTTSV) establece que las tarifas deben revisarse obligatoriamente cada dos años. No obstante, el último ajuste oficial fue en 2021 y las tarifas quedaron congeladas.

- **Fin de las compensaciones y alza de costos:** El incremento progresivo en el precio del diésel más la eliminación de la compensación estatal, redujo la sostenibilidad económica del servicio. A esto se suma el encarecimiento constante de llantas, repuestos y mantenimiento general.

Frente a este escenario, los gremios presentaron ante la ANT información y estudios de impacto económico. Con esos datos la autoridad de tránsito diseñó una **metodología de ajuste** para establecer el 25% de incremento.

Parámetros de calidad y equipamiento técnico

Existen exigencias técnicas de la ANT que el transportista debe cumplir para justificar el cobro, como la incorporación de botones de pánico y contadores mecánicos o electrónicos de pasajeros en las unidades.

Cabe informar que al mismo tiempo, las mesas técnicas del Gobierno y los gremios deben trabajar para establecer una matriz definitiva para que, en adelante, las tarifas se ajusten automáticamente cada dos años mediante una fórmula técnica de costos reales.



Buses interprovinciales de Ecuador.

Inestabilidad en costos de insumos y combustibles

LA TRONCAL

POR GLENDA REA

El constante incremento en el precio de los combustibles se ha convertido en una de las principales preocupaciones para los transportistas, quienes aseguran que la inestabilidad en los costos afecta directamente su economía.

A pesar de ello, las tarifas de los pasajes en los buses intraprovinciales se han mantenido sin cambios durante varios años y recién la ANT ha autorizado un ajuste del 25% que esperan no genere rechazo entre los usuarios.

Los conductores señalan, con preocupación, que mantener una unidad de transporte para pasajeros en óptimas condiciones implica una inversión permanente en aspectos que no pueden postergarse como: mantenimiento, reposición de neumáticos, repuestos y otros insumos cuyos precios aumentan constantemente y sin control alguno.

“Es muy difícil seguir subsistiendo con el precio actual del combustible, pero nos mantenemos prácticamente con las mismas tarifas desde hace 10 o 12 años; 50 centavos”, manifestó Oswaldo Rodríguez, conductor de la Ruta Cañarís.



Pasaje de parada mínima.

Perdió dos camiones en el lapso de tres años

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

Las vías que conectan Azuay con la Costa siguen siendo escenario de asaltos a vehículos de carga y pasajeros. La delincuencia ataca entre las 22h00 y las 02h00. Juan, lleva doce años transportando carga pesada de Cuenca a Santo Domingo. En este lapso ha sido asaltado en tres ocasiones. La primera vez fue en 2023, en la madrugada, cerca al bypass de Quevedo, donde le interceptaron personas que se movilizaban en autos y motocicletas usando armas de fuego. Los antisociales se llevaron su camión valorado en USD 65 mil.

“Patrón nos equivocamos de camión”

A inicios del 2026, mientras regresaba a Cuenca con mercadería su camión fue interceptado por el kilómetro 26

de la vía Cuenca-El Empalme. Según relató su conductor, los antisociales se habrían confundido de objetivo. “Patrón nos equivocamos de carro”, habría sido la expresión de los asaltantes, a lo que el jefe habría respondido: “Devuélvelo, no nos sirve”. Gracias a este error Juan recuperó su camión, pero sin la mercadería.

En abril de este año sufrió el tercer asalto cerca de Ventanas. Sujetos armados le robaron su camión recién comprado. Así, Juan ha perdido en el lapso de tres años, 150 mil dólares. A pesar de todo sigue trabajando aunque no esconde su coraje e impotencia por la inseguridad que enfrenta en su trabajo el cual se resiste a dejar.

El mismo riesgo vive el transporte de pasajeros. Armando Rodas, gerente de la empresa San Luis comenta que para

enfrentar este problema, han mantenido reuniones con autoridades de Policía de Milagro y Naranjal, logrando que la entidad realice patrullajes nocturnos. La Policía ayuda con resguardo a los buses, en el tramo desde Tamarindo hasta el Km. 26, que es la zona más vulnerable a asaltos.



Camiones sufren asaltos a diario.

Acuden a la banca mientras se define subsidio municipal

QUITO

POR JANETH CRUZ

Demoraría hasta septiembre que se concrete el subsidio ofrecido por el alcalde Pabel Muñoz a los transportistas urbanos hasta enero de 2027 y que superaría USD 20 millones, mientras el pasaje continúa en 35 ctv. y que desde enero subirá a 45.

Para la dirigencia de la transportación el tratamiento es prioritario. “Si no existe el subsidio, el sistema que moviliza 1’800.000 viajes, simplemente va a colapsar”, dijo Ing Jorge Yáñez, dirigente del transporte urbano.

Mientras tanto, Yáñez anunció que la alternativa ha sido “golpear las puertas” de la banca nacional para buscar recursos y dar continuidad al servicio. “Hay bancos que han apo-

yado y otros han mencionado que el tema del subsidio es político y por lo tanto no hay garantía del repago de la deuda”, señaló.

Yáñez calcula que el flujo mensual para combustible es de USD 1.200. De mayo a julio, el sector afrontó un déficit de USD 2.400 por unidad. Según el dirigente, en la ciudad circulan 3.000 buses, lo que multiplica el impacto del déficit a escala general.

El concejal Andrés Campaña afirmó que el subsidio tiene un alto impacto social y presupuestario para la ciudad, y lo calificó como inviable jurídicamente debido a las reformas al Cootad que eliminaron la partida que permitía ejecutar transferencias. Campaña también dejó entrever que la aprobación dependerá de si el alcalde cuenta con mayoría en el Concejo Metropolitano.

Once años con el mismo pasaje urbano

LATACUNGA

POR VÍCTOR ESPINOZA

Una frase es común y repetitiva entre los propietarios de buses y choferes de las principales cooperativas: Citibus, Sultana de Cotopaxi y San Antonio de Aláquez: “El transporte urbano ya no es rentable solo se trabaja para subsistir”.

Fabian L.N, integrante de la Compañía Citibus manifiesta que desde hace 11 años ofrecen el servicio a los usuarios a 30 centavos, cuando los gastos operativos y de mantenimiento han aumentado. Dice que solo les queda 20 ó 25 dólares diarios de utilidad; pero, si contratan chofer les queda nada. Asegura que se mantiene en el negocio porque a sus 55 años de edad, ya nadie le da trabajo.

El propietario de un bus de la Compañía Sultana del Cotopaxi, expresa que entre los requerimientos ciudadanos y de la Empresa Pública



Buses urbanos de Latacunga.

de Movilidad Latacunga, para el aumento del pasaje consta la renovación de las unidades, cuando en la actualidad pocos son los pasajeros que suben a un bus urbano durante todo el día, por lo cual resulta imposible adquirir una unidad nueva a un costo de 150 mil dólares y pagar letras mensuales de 2.500 dólares.

La imposibilidad de renovar unidades es un “mal generalizado”, pues al no tener asegurados los ingresos suficientes, “solo quien esté loco se metería a comprar bus nuevo”.



MACHALA ◆◆

REVOCATORIA DE LA RESOLUCIÓN NO. 011-DIR-2026-ANT

22 DE JULIO, 2026

La expedición de la Resolución mediante la cual la ANT aprobó el nuevo Reglamento de Transporte Terrestre Comercial de Carga pesada, generó amplia preocupación en el transporte pesado nacional.

Los aspectos más cuestionados fueron la suspensión temporal de los incrementos de cupo, las implicaciones de la modalidad "Cuenta Propia", la ausencia de socialización con los gremios y las dificultades administrativas de las operadoras por falta de personal técnico en las direcciones provinciales de la ANT.

En El Oro, FETRANSPSUR dirigió un oficio a la ANT solicitando la revisión de las disposiciones contenidas en la Resolución y planteó fortalecer el equipo técnico de todas la ANT provinciales. Posteriormente, la Fenatrape solicitó la derogatoria y propuso la instalación de una mesa técnica de trabajo entre la ANT y los representantes del sector para elaborar un nuevo Reglamento de Transporte de Carga Pesada que responda a las necesidades actuales, simplifique los procedimientos administrativos y garantice seguridad jurídica.

También solicitó una reunión urgente con la Presidencia del Directorio y la Dirección Ejecutiva de la ANT para expo-

ner los argumentos técnicos y jurídicos que sustentaban la posición del gremio. Como resultado, la ANT revocó la Resolución No. 011-DIR-2026-ANT.

Mediante el trabajo coordinado del gremio nacional se mantiene el compromiso de trabajar de manera conjunta con las autoridades en la elaboración de una normativa basada en criterios técnicos y construida mediante el diálogo, que fortalezca el transporte pesado, promueva el crecimiento y la competencia del sector.

Carlos Tejada Vite, Presidente
Víctor H. Lima Jaramillo,
Gerente de Petrooro



BABAHYOY ◆◆

ESTIMULAN A CONDUCTORES RESPONSABLES

POR VÍCTOR ESPINOZA

Washington Enrique Olivo Avilés, chofer del bus número 24 de la Cooperativa de Transporte Urbano Santa Rita de la

ciudad de Babahoyo, es uno de los conductores que reciben regalos por circular con responsabilidad.

Se muestra contento por el estímulo y manifiesta que solo cumple con el de-

ber de proteger la vida de los pasajeros al conducir de manera preventiva con respeto estricto a las normas de tránsito, el mantenimiento riguroso del vehículo y el respeto a usuarios del bus.

El Departamento de Educación y Seguridad Vial de Transvial EP por sus acciones ejemplares y luego de responder un cuestionario de preguntas, relacionado con el circular dentro de los límites de velocidad, el respeto del paso para peatones, la importancia del uso del cinturón de seguridad y otras disposiciones contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, lo premió.

Olivo y otros choferes de buses, taxis y camiones de carga, recibieron como incentivos obsequios institucionales, entre ellos, esferográficos, tomatodos, gorras, bolsos reutilizables para compras, bolsas para desechos de vehículos y mangas de protección solar.



Washington Enrique Olivo Avilés.

CUENCA

INTEGRACIÓN TARIFARIA URBANA ESPERA CONSULTORÍA

POR LEONOR PEÑA

La interoperabilidad del transporte público es una de las metas del municipio de Cuenca que busca centralizar en una sola tarjeta todos los servicios y sistemas de transporte urbano.

En la primera etapa los usuarios podrán utilizar indistintamente la misma tarjeta en el bus urbano, tranvía o bici pública. Para ello se hará la integración tecnológica de los sistemas de validación.

La siguiente etapa consiste en la integración tarifaria que permitirá que, con el mismo pasaje, el usuario pueda utilizar todas las modalidades del servicio.

También se plantea una plataforma única que ofrezca los diferentes tipos de transporte y también oferte estacionamientos que la Emov posee en el Mercado 9 de Octubre y Parque de La Madre.

La interoperabilidad contempla pagos virtuales con códigos QR, cuentas ABT (en la nube) y otros. Cinco empresas están



Integración tarifaria para Cuenca.

interesadas en proveer el software y hardware para este servicio. El desarrollo del sistema estará a cargo de una consultoría, cuya contratación se encuentra suspendida en Sercop.

ESMERALDAS

COOP. DEL PACÍFICO CONFÍA EN EL RETORNO DE GEOMAR GRUEZO

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Una vez inscrita en la SEPS la nueva dirigencia de Coop. del Pacífico, sus socios han puesto su esperanza de mejores días y objetivos claros para sacar adelante la empresa de transporte intraprovincial con el retorno del Ing. Geomar Gruezo.

Gruezo señala que toma su regreso como un gran reto para solventar problemas económicos y administrativos de la Institución y estabilizar la operación de las unidades.

“Me siento contento y agradecido con mis compañeros por confiar en mi nuevamente y en la Cooperativa que me formó.

“Debemos ser cautelosos y mantener una buena estrategia para sobrellevar los problemas que enfrentamos actualmente: el alza internacional del precio del diesel, la ilegalidad, la rentabilidad y problemas económicos que atraviesan la mayoría de empresas del transporte a nivel nacional que no han dejado que nos desarrollemos”.

ING. GEOMAR GRUEZO RETORNA

En su paso como dirigente nacional en Fenacotip y local, ha demostrado ser luchador incansable para beneficio de su gremio. Colaborador por años en nuestro medio de comunicación y visionario para el negocio del transporte. Lamentablemente, un accidente de tránsito hace un par de años motivó que se aleje de la dirigencia. Sin embargo, sus compañeros han logrado que tome la decisión de retornar a la dirigencia debido a sus buenas gestiones en cada cargo desempeñado, dejando posicionado su nombre y el de la empresa que ha dirigido.

Felicitaciones a Ing. Geomar Gruezo por su retorno y éxitos en la presidencia de la Cooperativa del Pacífico.



Consejo directivo de Coop. Del Pacífico.

GUAYAQUIL

BAÑOS PARA CONDUCTORES SERVICIO INDISPENSABLE

POR JIMMY VERA

Conductores de transporte pesado que realizan operaciones en los alrededores de DP World manifestaron su preocupación por las restricciones y prohibiciones para utilizar los servicios higiénicos de una estación de servicio durante la noche. Según indicaron, el acceso se limita a partir de las 20h00.

Los conductores explican que las labores de carga y

descarga suelen extenderse durante gran parte de la jornada, por lo que consideran indispensable contar con servicios sanitarios disponibles mientras esperan su turno.

Afirman que esta necesidad forma parte de las condiciones mínimas que requieren para desarrollar su trabajo. Esperan que se amplíe el horario de atención de los baños para quienes -diariamente- utilizan la estación de servicio y son sus clientes.



Baños cerrados.

MACHALA

EN LA OTRA VUELTA LE HAGO EL MANTENIMIENTO

POR FRANCISCO CELI

La costumbre de algún transportista es alargar el tiempo de mantenimiento para ahorrar. Es conocida la frase "en la otra vuelta le hago la revisión al vehículo", dice José Guerrero de Tulcán.

Engrasar el vehículo, cambiar llantas, zapatas, filtros, aceites y más, es una práctica muy necesaria para garantizar la seguridad del vehículo, del conductor, de la carga y de quienes circulan en las vías; algo que la mayoría de transportistas no cumple a tiempo.

Walter Morales de Machala asegura que, en realidad, no hay otra alternativa que comprar las llantas una por una. Un transportista que vive con pocos contratos baratos no puede hacer revisión vehicu-

lar en el tiempo debido. "La gente lo que hace es darle, darle, darle; seguir, continuar y continuar con las mismas llantas hasta reventarlas", manifiesta.

Con 12 años de experiencia como conductor en España y 37 como chofer profesional en Ecuador, Morales es consciente de la obligación legal de cuidar la seguridad personal y proteger la vida útil del vehículo; sin embargo, la realidad del transporte nacional obliga a trabajar como se pueda, concluye.



El mantenimiento debe ser a tiempo.

HUAQUILLAS

EN LA COMPRA DE REPUESTOS EL QUE ESCOGE ES EL BOLSILLO

POR FRANCISCO CELI

Conductores y mecánicos acuñan una frase coloquial cuando van a hablar de repuestos: dicen que de China vienen repuestos malos, buenos y buenazos y el que escoge es el bolsillo.

El ambateño Sebastián Freire cree que "todo depende del amor que le tengan a su carro". Confirma que en el mercado hay de todo; pero, él prefiere comprar un repuesto original de casa y de marca que va a durar tres veces más. "Sé que va a costar el doble del alerno o llamado chino; sin embargo, la ganancia está en la seguridad y durabilidad del original.", manifiesta.

Hay advertencias de muchos transportistas sobre la inundación de repuestos falsos en el país. El mecánico y vulcanizador Rómulo Sigcho no cree que todo lo chino sea malo ni que todo repuesto alternativo sea chino. Falsificadores hay en todo el mundo, el problema es que no hay control, concluye.

Ángelo Jiménez tuvo un problema en el soporte del tander donde descansan los paquetes, tuvo que cambiar la "cuica". Como no le era fácil encontrar ese repuesto mandó a fabri-



Sebastián Freire ama su máquina.

carlo y todo funcionó perfectamente. Cuenta que en algunas ciudades del país hay torneros que fabrican por pedido ciertos repuestos y son de primera calidad.

SAN MIGUEL DE BOLÍVAR

MINI TERMINAL DE SAN PABLO ES UN PASO OBLIGADO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Ubicada en una triangulación tipo Y entre las vías que se conectan con los cantones San Miguel, Guaranda y Chillanes, la mini terminal terrestre de la parroquia rural San Pablo de Atenas, se convierte en punto estratégico para los viajeros que llegan o salen desde la provincia de Bolívar.

Desde las 05h00 hasta el anochecer es común encontrarse en el interior de su estructura moderna con personas que se protegen del frío y en espera de buses interprovinciales que movilizan pasajeros entre Guayas, Los Ríos, Bolívar, Tungurahua, Chimborazo y Pichincha, mismos que permanecen estacionados en las vías adyacentes por lapsos de entre 10 y 15 minutos.

El transporte intra e intercantonal que también se estaciona en el lugar es utilizado por campesinos de las comunidades: Lomapamba, Perersan, Chillanes, San José del Tambo y Bucay, mismos que se trasladan al campo para realizar labores agrícolas o de intercambio comercial. En cambio los turistas se detienen en el sitio para degustar las tradicionales tortillas de trigo con café.



Punto estratégico para viajeros.

QUITO

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TURISTICO ESTYSAN C.A.



La compañía ESTYSAN C.A. fue constituida en el año 2000. En el 2002, la ANT le otorgó el Permiso de Operación correspondiente. A partir de ese año la Compañía goza del reconocimiento a nivel nacional en el transporte turístico, pues constantemente busca mejorar su servicio con un equipo humano profesional, calificado y actualizando su flota vehicular, cumpliendo las disposiciones emanadas por todas las autoridades de control a nivel nacional. Sus precios son accesibles y las

unidades se destacan por su comodidad y seguridad.

Su parque automotor está constituido por furgonetas, buses y busetas. Son vehículos modernos que cumplen todas las normas de seguridad. Los buses tienen capacidad de hasta 44 pasajeros, con los cuales se ofrece un servicio de excelencia y confort a sus clientes.

Ing. Marlene López
Gerente
www.estysan.com



LA LIBERTAD

50 AÑOS CUMPLE LIBERTAD PENINSULAR



Durante este medio siglo nuestra Cooperativa ha forjado su trayectoria recorriendo millones de kilómetros por rutas de nuestra comunidad, siendo la fuerza que impulsa su desarrollo al conectar vidas, familias y llevando progreso a cada rincón.

Rememorar el pasado es volver al inicio cuando los fundadores tuvieron la visión clara con valentía y muchísimo esfuerzo. Así lograron sentar las bases de nuestra gran familia LIBERTAD PENINSULAR. Empezar enfrentó dificultades, pero el sentido de compromiso

por brindar un servicio de transporte interprovincial seguro y de calidad, permitió superar cada obstáculo, desde crisis económicas, fenómenos naturales y hasta una pandemia.

Es un gran orgullo celebrar las Bodas de Oro, motivo que nos permite mirar hacia el mañana con el mismo enardecimiento y unión que nos trajo hasta aquí y seremos por siempre SU MEJOR ELECCIÓN.

Angel Solís Arcos
Gerente
Rómulo Albarracín Chica
Presidente



Sector carrocerero en 2025 creció 35% y superó los USD 50 millones en ventas

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

La industria carrocerera de Tungurahua ratifica su liderazgo nacional y se consolida como uno de los pilares de la manufactura ecuatoriana. Según los registros de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, Tungurahua encabeza el sector por encima de Pichincha, Guayas y Chimborazo.

En 2025 la producción de carrocerías alcanzó ventas por USD 50 millones, frente a los 37 millones de 2024, lo cual representa un crecimiento del 35%. Este desempeño refleja la fortaleza de una industria caracterizada por su constancia, confianza en el país, innovación, especialización y generación de empleo.

El ranking de facturación es liderado por Cepeda Cía. con USD 10,93 millo-

nes en ventas y un crecimiento del 20%. Le siguen Transinser Baños S.A. con USD 6,97 millones, y Miral-Mobility S.A.S., empresa ambateña que protagonizó el mayor salto del sector al pasar del puesto 15 al tercero incrementando su facturación en un 3.000% en un año.

La presencia de empresas tungurahueses en los primeros lugares confirma el liderazgo de la provincia. Varma S.A. registró ventas por USD 3,77 millones y un crecimiento del 114 %, mientras que Patricio Cepeda Cía. alcanzó USD 3,10 millones, aumentando sus ingresos en un 55%. La única empresa fuera de Tungurahua dentro del Top 6 es Corpmegabuss Cía. Ltda. de Chimborazo con ventas por USD 6,27 millones.

El crecimiento del sector no solo fortalece la economía provincial y nacional, también plantea nuevos desafíos

en materia de innovación, tecnificación, formación de talento humano y apertura de mercados.

Datos consultados en: <https://appscvs-movil.supercias.gob.ec/ranking/reporte.html>



El efecto de normas INEN e ISO

CORTESÍA DE VEHICLE SAFETY AUTOMOTIVE - VSA

Ecuador ya cuenta con una historia de éxito gracias a la estandarización técnica que salva vidas. En el pasado, el sector carrocerero pasajeros (con su núcleo en Tungurahua y Chimborazo) operaba bajo parámetros artesanales. Los buses eran estructuras de tubos de hierro con riesgo de colapsar si ocurría un volcamiento. Esto cambió radicalmente con la entrada en vigor de la norma NTE INEN 2664 en 2013.

Esta regulación obligó a los fabricantes de carrocerías metálicas a cumplir con requisitos técnicos estrictos, como pruebas de resistencia al vuelco (según la norma UNECE R66 / NTE INEN 1323) y la exigencia de certificar sus procesos bajo la norma de gestión de calidad ISO 9001 para homologar sus unidades ante la ANT.

La obligatoriedad de la ISO 9001 profesionalizó la industria, introdujo soldadores calificados bajo normas de homologación (WPS), estandarizó el uso de acero estructural certificado y un estricto control de calidad.

Las unidades fabricadas bajo esas normas ya no se deforman en los siniestros, la "jaula de seguridad" de los buses modernos mantiene el espacio de supervivencia para los pasajeros en caso de volcadura, reduciendo drásticamente las muertes por aplastamiento estructural. Cabe aclarar que en un choque frontal o volcamiento sobre los 70 km/h, no existe

ningún tipo de protección que sea efectivo para salvaguardar vidas dentro de un bus de pasajeros.

El siguiente giro de timón: La norma ISO 39001

A la par que los buses son seguros, se requiere que el país se proponga regular la operación logística de las flotas mediante la aplicación progresiva de la norma ISO 39001 para las compañías y cooperativas de transporte.

Exigir la norma ISO 39001 al transporte público y comercial reforzaría el círculo de la seguridad vial en Ecuador. Así como en el pasado se prohibió la fabricación de buses en empresas que no cumplieran con la INEN 2664; ahora el Estado debe exigir que no se permita operar a cooperativas que no garanticen sistemas de gestión vial auditables. Solo cuando la gestión de la velocidad y el descanso del conductor sean tan estrictos como la calidad del chasis y la carrocería, nuestras carreteras dejarán de cobrar vidas inocentes.

Sector Carrocerero (NTE INEN 2664 + ISO 9001)	Sector Transporte (Propuesta ISO 39001)
Enfoque: Seguridad física y estructural del vehículo.	Enfoque: Seguridad activa, logística y comportamiento en vía.
Control: Calidad del acero y procesos de soldadura.	Control: Monitoreo de velocidad, fatiga del conductor y planificación de rutas.
Resultado: El habitáculo resiste el impacto y protege la vida.	Resultado: Se previene proactivamente la ocurrencia del accidente.

Conductores deben priorizar alimentación saludable para **prevenir enfermedades**

LAS LARGAS JORNADAS DE TRABAJO Y LOS CONSTANTES VIAJES HACEN QUE MUCHOS CONDUCTORES NO MANTENGAN UNA ALIMENTACIÓN ADECUADA Y SALUDABLE. CON FRECUENCIA RECURREN A ALIMENTOS DE FÁCIL ACCESO QUE SE ENCUENTRAN EN LAS CARRETERAS, SIN CONSIDERAR QUE ESTOS HÁBITOS PUEDEN AFECTAR SERIAMENTE SU SALUD.

CUMANDÁ
POR GLENDA REA

Yessenia Torres, nutricionista, destaca la importancia de que los transportistas adopten una alimentación equilibrada. Explica que uno de los principales problemas es la falta de tiempo para comer tranquilos y la necesidad de alimentarse en restaurantes ubicados al borde de las carreteras donde, generalmente, predominan alimentos altos en grasas, y azúcares. Además, muchos conductores no tienen horarios fijos para sus comidas.

La especialista señala que una gran parte de estos pacientes presenta sobrepeso, obesidad, diabetes, hipertensión arterial, gastritis, y problemas de colon. Son enfermedades estrechamente relacionadas con una mala alimentación y un estilo de vida poco saludable.

Se suma el sedentarismo propio de la profesión

Los conductores permanecen sentados durante varias horas al volante y, en muchos casos no disponen del tiempo suficiente para realizar actividad física. Esta combinación de mala alimentación y sedentarismo incrementa el riesgo de desarrollar enfermedades cardiovasculares, alteraciones metabólicas y problemas osteomusculares que pueden afectar tanto su salud como su desempeño laboral.

Existen complementos necesarios de las comidas principales que se debe considerar antes de iniciar un viaje. Llevar frutas, frutos secos, ensaladas, yogur, agua y otros alimentos saludables puede marcar una gran diferencia, evitando el consumo frecuente de comida rápida. Asimismo, respetar los horarios de alimentación en la medida de lo posible y realizar pausas para comer con tranquilidad, ya que esto favorece una

mejor digestión y un mayor bienestar durante la jornada.

Elimine azúcares, energizantes, embutidos

Torres como profesional especializada en el manejo de pacientes con obesidad y enfermedades crónicas no transmisibles, recomienda mantener un mayor control de la alimentación para prevenir estas patologías a largo plazo.

También aconseja consumir suficiente agua y reducir o eliminar las bebidas azucaradas, energizantes, embutidos, alimentos y comidas con exceso de condimentos.

En su lugar, sugiere incluir ensaladas, frutas, verduras y proteína, preparadas a la plancha, al horno o asadas. Una alimentación balanceada no solo ayuda a prevenir enfermedades metabólicas,

sino que también contribuye a evitar problemas de columna, dolor en las rodillas, migrañas y otras afecciones que pueden afectar el desempeño y la calidad de vida de los conductores.

Finalmente, la nutricionista hace un llamado a los transportistas para que conviertan la alimentación saludable en un hábito diario. Recordando que cuidar la salud no solo mejora la calidad de vida, también permite desempeñar el trabajo con mayor energía, concentración y seguridad, reduciendo el riesgo de siniestros por cansancio o por complicaciones derivadas de enfermedades prevenibles.

Todo radica en que los conductores elijan buenos hábitos alimenticios para mejorar su calidad de vida y evitar enfermedades. ®



Nutricionista asesorando a un paciente.

TATIANA ÁLVAREZ ORTIZ

Nació en Ambato hace 29 años. Inició su camino profesional como presentadora de televisión, experiencia que despertó su interés por el mundo de la comunicación, el modelaje y los eventos sociales.

Al graduarse de Comunicación Social en la Universidad Técnica de Ambato, decidió complementar su formación con una especialización en Marketing Digital, al considerar que ambas disciplinas se complementan para responder a la dinámica de la comunicación actual.

A lo largo de su trayectoria se ha desempeñado como directora de marketing en una empresa de su ciudad, fortaleciendo su experiencia en estrategias en técnicas comerciales. Actualmente es Community Manager en una gran empresa automotriz.

Tatiana es alegre, extrovertida, apasionada por la comunicación y el aprendizaje constante. Disfruta crear contenido, contar historias y explorar nuevas ideas. Su personalidad le impulsa a seguir creciendo profesionalmente, asumir nuevos desafíos.



LA CHICA DE LA PORTADA

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

MODELOS 2027



**MÁS
POTENCIA**



MAYOR TORQUE

TRACCIÓN
6x4

AT | MANUAL AUTOMATIZADA
INTARDER 6 POSICIONES

POTENCIA
480 CV

TGS 33.480 (FULL TRACTO)



EL NUEVO
GIGANTE

DE LAS CARRETERAS

13 TON
— 330hp —

SINOTRUK
Desde **\$69.890**



Llantas
Pirelli



Retardador
de 6 tiempos



Aros de
Aluminio

#1

www.vehicentro.com

2
décadas

7
marcas

2
países

41
showrooms

Rentabilidad / Respaldo / Repuestos

Vehicentro
Ecuador - Colombia

