179 Buen Viaje

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

179

34 años

www.revistabuenviaje.com.ec

durallanta Reencauche

- LA CHATARRIZACIÓN ESTÁ EN MARCHA, CONOZCA QUÉ HACER
- APROBADAS 78 MODIFICACIONES A LA LEY DE TRÁNSITO
- SE REQUIERE UNA NUEVA GENERACIÓN DE LÍDERES DEL TRANSPORTE
- LA PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL ¿APOYA O COMPLICA?

DISTRIBUCIÓN SIN COSTO · OCTUBRE - NOVIEMBRE 2026 · CIRCULACIÓN IMPRESA Y DIGITAL

Teojama Comercial
Desde 1963

PLAN DE CHATARRIZACIÓN

DEJA TU USADO COMO PARTE DE PAGO.

RENUEVA

TU CAMIÓN CON TEOJAMA

Entrega tu vehículo con 10 años de antiguedad o más.

Nos encargamos de toda la gestión de documentación.

Estrena tu camión.

Para más información

Teojama Comercial
Desde 1963

Mercedes-Benz

CHASIS PARA BUSES

SOPORTE TOTAL

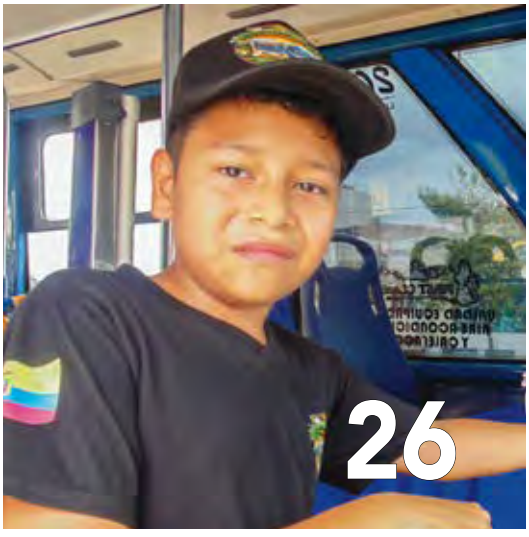
CRÉDITO DIRECTO
CREDITEOJAMA
FINANCIAMIENTO DIRECTO

ESCANEA AQUÍ
Para más información

Encuéntralo en **TEOJAMA COMERCIAL**

QUITO • GUAYAQUIL • CUENCA • AMBATO • MANTA

CONTENIDO



5 **EDITORIAL**

6 **ARTÍCULO CENTRAL**
Chatarrización, conozca lo que debe hacer

10 **PERSONAJES**
Geovanni Proaño

12 **NOTICIAS NACIONALES**

18 **NOVEDADES**

20 **ZONA DE DERRUMBE**

22 **PUENTE ANGOSTO**
Renovar o reparar

24 **CIRCULACIÓN OBLIGATORIA**
Reformas a la Ley de Transito

26 **CONTEMOS LO BUENO**
Kael, el pequeño gran busólogo

28 **CEDA EL PASO**

30 **CONDUCTORES**

32 **LO TÉCNICO**

34 **SEGUIMIENTOS**
Transporte urbano no mejora pese a subsidio

36 **SOBRE LA MARCHA**

39 **PARA TI**

40 **CARROCEROS**
Plan chatarrización, oportunidad para carroceros

41 **CHICA DE LA PORTADA**

EDITORIAL

Transportistas dolidos, asustados e indignados

Lamentamos la pérdida de un amigo del transporte: **Santiago Reascos,** asesinado por bandas criminales el 30 de septiembre. Ocurrió en el Anillo Vial de Quevedo que, según se ha informado, cuenta con resguardo policial permanente. Sin embargo, aquella madrugada la ayuda no llegó a tiempo para proteger su vida.

En redes sociales hemos visto tristeza, indignación y dolor de los amigos que don Santiago tenía. También hemos leído numerosas reflexiones nacidas de la impotencia por la pérdida de una vida valiosa, una tragedia que pudo haberle ocurrido a cualquier otro transportista.

Asimismo, hemos observado las expresiones de protesta de varios compañeros que reclaman seguridad y exigen que las autoridades —MIT, ANT, CTE, POLICIA, GADs, AGENTES, entre otros— tomen conciencia de la difícil situación que enfrenta el transporte terrestre.

La desunión también es inseguridad
Mientras los transportistas continúen desunidos, difícilmente lograrán resultados efectivos. El sector cuenta con incontables organizaciones: federaciones, asociaciones, cámaras, uniones, agrupaciones, confederaciones y más. Sin embargo, esta diversidad no siempre se traduce en unidad, coordinación ni capacidad real de gestión. Con demasiada frecuencia, cada grupo defiende únicamente sus propios intereses.

- Los afiliados hacen a un lado a los no federados.
- Algunas uniones y asociaciones se cierran en sí mismas.
- Ciertas agrupaciones terminan dependiendo de dirigentes que actúan como verdaderos reyezuelos.
- Las empresas defienden sólo sus intereses.
- Los formales cuestionan a los informales, mientras estos últimos operan al margen de las reglas y afectan la actividad de todo el sector.
- El hombre camión no cree ni confía en nadie y prefiere trabajar solo que mal acompañado.

Entonces, amigos transportistas:
- ¿Cómo esperan ser tratados con respeto y escuchados si no existe claridad sobre lo que realmente necesita el sector?
- ¿Cómo podrán negociar con el Gobierno si sus requerimientos no están definidos ni respaldados por propuestas concretas?
- ¿Con qué información técnica, estudios y documentos confiables acudirán a las mesas de diálogo?
- ¿Cómo conseguirán que sus planteamientos sean tomados en cuenta si cada organización actúa por separado?

No basta con indignarse ante una tragedia. Tampoco es suficiente convocar a protestas aisladas cuando ocurre un hecho doloroso. La seguridad, la defensa de los derechos y la búsqueda de soluciones requieren organización, unidad, información y una representación legítima.
El transporte es uno solo. Ofrecemos disculpas a los amigos del transporte si alguna de estas reflexiones resulta incómoda. No buscamos ofender, sino promover un debate necesario.
En **Revista Buen Viaje,** durante 34 años hemos observado la desunión del gremio, una situación que crece sin control y que perjudica a todos. También hemos constatado cómo se perjudican mediante fletes mal negociados, competencia desleal y falta de solidaridad con sus propios compañeros.

Grábenlo en su memoria: todos son transportistas y todos deben apoyarse.

Buen Viaje
LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

www.revistabuenviaje.com.ec

NR. 179 OCTUBRE - NOVIEMBRE 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
BOANERGES COLOMA
RICARDO CORNEJO
JANETH CRUZ
VÍCTOR ESPINOZA
ELVIS MERINO
MARÍA MOGOLLÓN
ANA MARÍA MONCAYO
CARLOS NAVARRETE
LEONOR PEÑA
YOLANDA QUINCHE
GLENDA REA
MARLON RUALES
JIMMY VERA

MODELO PORTADA
DAYANA VALENTINA RODRIGUEZ / QUITO

FOTOS PORTADA
DURALLANTA

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

DIRECCIÓN
Av. Gonzalo Pizarro y Machala, Tumbaco - Quito

ENCUÉNTRANOS EN:
Revista Buen Viaje
@revistabuenviaje

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

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

CHATARRIZACIÓN: ¿en qué consiste, cómo y cuándo es oportuno hacerlo?

LA CHATARRIZACIÓN ES EL PROCESO TÉCNICO, MECÁNICO E INDUSTRIAL MEDIANTE EL CUAL SE DESARMAN, DESTRUYEN Y, SI ES POSIBLE, RECICLAN TODOS LOS COMPONENTES DE UN VEHÍCULO O MÁQUINA CUANDO HA LLEGADO AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL. EN EL CASO DE LOS VEHÍCULOS COMERCIALES EL OBJETIVO PRINCIPAL ES RETIRARLOS DE CIRCULACIÓN Y PROMOVER UNA RENOVACIÓN DEL PARQUE VEHICULAR.

POR ANA MARÍA MONCAYO

Chatarrizar beneficia al propietario del vehículo, al ambiente, a los clientes o usuarios, a la seguridad y a la comunidad.

- Al propietario, porque contar con un nuevo vehículo permite brindar un mejor servicio, disminuir los costos de operación y garantizar seguridad.
- Al ambiente, pues los vehículos viejos son muy contaminantes mientras que los nuevos cuentan con tecnologías de emisiones limpias.
- A la seguridad, ya que un vehículo nuevo es menos propenso a accidentes y permite economizar en repuestos.
- A la sociedad, ya que mejora la productividad y contribuye al desarrollo del país.

¿Cómo chatarrizo mi vehículo?

El Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) tiene dos programas cuyos objetivos son modernizar el parque de transporte público y de carga a diésel y disminuir los efectos contaminantes de los vehículos viejos.

Valores del Bono según el tipo de vehículo:

Tipo de vehículo	Bono
Taxi	US$ 2.042.31
Camioneta	US$ 2.529.23
Pesado (camión / tracto-camión)	US$ 15.317,34
Bus y minibús	US$ 17.250,00
Microbús	US$ 13.275.00
Furgoneta	US$ 3.537.29

El programa tiene dos componentes:

a) Programa Nuevo Transporte que consiste en un **Bono** por chatarrización **más un crédito en BanEcuador;** y

b) Programa Eco Retiro que es un **Bono** por chatarrización.

Registro del usuario en la página web del MIT: www.registro.mit.gob.ec Ingrese la cédula o RUC, el código dactilar y la placa del vehículo. Si todos los datos son correctos se despliega el nombre del interesado y le solicita la confirmación o actualización del correo electrónico y la creación de una contraseña. Luego, el solicitante puede iniciar sesión y elegir el programa Nuevo Transporte o Eco Retiro.

PROGRAMA NUEVO TRANSPORTE

Destinado a propietarios de vehículos a diésel que superen 17 años de vida útil y que quieran adquirir una unidad nueva o de segunda mano de hasta cinco años. Consta de las siguientes fases:

Fase 1: En la páginaWeb el interesado debe ingresar la siguiente documentación:

a) Cédula de ciudadanía
b) Título habilitante de operación certificado
c) Certificado Único Vehicular vigente
d) Formulario de solicitud de crédito de BanEcuador

e) Autorización del Buró de Crédito del propietario y el cónyuge
f) Certificado de cuenta bancaria activa en BanEcuador a nombre del beneficiario
g) Registrar en la plataforma la cuenta bancaria de BanEcuador

Fase 2: Con la documentación completa y correcta, el MIT remite a BanEcuador el expediente del interesado para la precalificación crediticia.

Fase 3: BanEcuador realiza la precalificación crediticia. Si el interesado es sujeto de crédito emite un certificado y notifica al beneficiario la precalificación del crédito. Si el propietario no es sujeto de crédito BanEcuador devuelve la carpeta negando cualquier crédito.

El programa no obliga a los beneficiarios a solicitar el crédito en BanEcuador. Si lo prefieren, pueden hacerlo a la entidad financiera de su preferencia o a una casa comercial de venta de vehículos.

Cuando no es sujeto de crédito

El interesado debe obtener el Certificado de Chatarrizacion en el MIT. Puesto que BanEcuador no lo considera sujeto de crédito, con el Certificado de Chatarrización puede solicitar un crédito a una entidad financiera distinta o a una casa comercial para adquirir su nueva unidad.

Fase 4: Chatarrización. Obtenida la certificación de BanEcuador el MIT agenda al vehículo para su chatarrización.

La condición obligatoria previo a la chatarrización es que el dueño del vehículo debe cargar en la plataforma del MIT la carta de compromiso de compra – venta de la nueva unidad de la casa comercial donde vaya a adquirir el vehículo.

Fase 5: Bono de chatarrización. El MIT deposita el Bono de Chatarrización en la cuenta de BanEcuador del beneficiario.

El Bono varía de acuerdo al tipo de vehículo y su año de fabricación. Por ejemplo, para un bus o minibús del año 2005 el bono es de USD 23.000, para camión o tracto camión del mismo año, US$20.423,12 y para una camioneta de US$ 5.738.

El proceso termina cuando se ha otorgado el crédito por parte de BanEcuador y se ha transferido el Bono y el Crédito a la casa comercial o patio de vehículos indicado por el beneficiario.

PROGRAMA ECO RETIRO

Destinado a propietarios de vehículos viejos que quieren retirarse del sector del transporte y emprender una actividad económica diferente. El bono es un incentivo económico que actúa como capital semilla y facilita la reconversión productiva de los beneficiarios.

Igual que en el Programa anterior, el interesado debe iniciar con el registro en la página web del MIT e ingresar la documentación.

Requisitos:

1. Carta compromiso
2. Formulario de Plan de Negocio Simplificado (cuando aplica).
3. Cédula de ciudadanía
4. Título habilitante de operación
5. Certificado Único Vehicular
6. Certificado de cuenta bancaria activa en BanEcuador a nombre del beneficiario
7. El usuario debe registrar en la plataforma los datos de su cuenta bancaria en BanEcuador

Aprobados los requisitos, el dinero se deposita en la cuenta en BanEcuador del beneficiario. El proceso concluye con la acreditación del dinero.

La visión del MIT es chatarrizar la totalidad de vehículos mayores de 17 años. Al respecto, el Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario, Ing. Diego Jaramillo dice: *"estamos atados a la disponibilidad presupuestaria del Ministerio de Desarrollo Económico y Productivo y por esta razón dentro del MIT estamos trabajando en un segundo camino de chatarrización financiado por el BID, pero la condición de este proyecto es* ***que la renovación de las unidades sea con vehículos eléctricos"****.* Reconoce que un vehículo eléctrico todavía es poco viable para transporte de pasajeros y carga pero sí una posibilidad para taxis.

¿Quiere retirarse por edad?

Consultamos al MIT sobre la jubilación de longevos propietarios de vehículos antiguos que ya no desean seguir, ni pueden emprender ningún negocio y aspiran a retirarse para, utilizando el bono de chatarrización, puedan continuar el resto de su vida. La respuesta que obtuvimos (sin firma de responsabilidad), es que "Si no quiere adquirir un nuevo vehículo tiene la opción del ECO RETIRO, sin embargo, es requisito que el dinero sea utilizado en otra actividad económica. Puede ser incluso la construcción de departamento para arriendo, como ejemplo".

¿Cuáles son las entidades clave en el proceso?

- **Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT):** revisa la documentación, aprueba o rechaza la chatarrización (7 días) y emite los bonos para ambos programas. (15 días).
- **BanEcuador:** evalúa la capacidad de crédito del propietario y otorga el crédito. (30 días)

- Agencia Nacional de Tránsito (ANT): da de baja el vehículo chatarrizado. La baja debe solicitarla el propietario del vehículo. (entregan el mismo día)

- Chatarrizadora, encargada del desmantelamiento y destrucción del vehículo y de emitir el Certificado de Chatarrización. (1 o 2 días)

- Casas Comerciales u otras entidades financieras, en caso que el propietario haya optado por un crédito distinto al de BanEcuador.

El programa lleva casi un año de ejecución y hasta septiembre de 2026 ha chatarrizado cerca de 500 unidades y entregado más de seis millones de dólares en Bonos. Al preguntar acerca de las proyecciones del programa, el Subsecretario de Transporte dice: *"El programa está sujeto a evaluaciones semestrales y anuales de cómo ha funcionado el proyecto y la satisfacción de los usuarios y, si los resultados son positivos existe la apertura de continuar el proyecto hasta 2030 sujeto a la disponibilidad financiera".*

¿Cuánto tiempo toma el proceso?

De acuerdo a lo indicado por el MIT, los tiempos varían, pero en promedio tarda entre 45 y 60 días. En el programa Nuevo Transporte se tarda un poco más porque BanEcuador debe hacer el proceso de calificación de crédito

En BanEcuador los tiempos dependen de cada solicitante ya que están directamente vinculados a su condición crediticia. Esa entidad revisa la documentación y verifica que lo presentado por el solicitante tenga concordancia con las declaraciones de impuestos (IVA y Renta), la actividad registrada en el RUC, los ingresos declarados y aquellos que dice percibir. Dependiendo del caso pueden solicitar documentación adicional.

Algunos de los problemas identificados con los solicitantes en esa entidad son:

- No se encuentran al día en sus declaraciones de ingresos al SRI o no coinciden con los certificados de ingresos que presentan.
- El cónyuge tiene deudas y baja capacidad de pago.
- Tienen juicios con obligaciones pendientes de pago.
- Tienen deudas en casas comerciales.
- No pueden justificar los ingresos que indican.
- Tienen una cartera castigada con otras instituciones, tienen deudas graves y antiguas que no pagaron lo que llevó a bancos, cooperativas o instituciones a clasificarlas como incobrables.
- La informalidad en el trabajo. En otras palabras, tienen ingresos pero no están registrados.
- Ser mayor de 69 años.

En cada caso se analizan y evalúan los factores de riesgo.

Al respecto BanEcuador es enfático: Mientras más ingresos declara una persona tiene mejores condiciones crediticias. Otorga créditos a personas de hasta 69 años. No obstante, si el solicitante mayor presenta un seguro de desgravamen (seguro de vida) si puede ser sujeto de crédito.

Para el programa Nuevo Transporte, BanEcuador otorga créditos de hasta el 80% del valor del vehículo nuevo, con una tasa de interés aprox. de 9,50 %, a 84 meses y con 6 meses de gracia. No se necesita garante porque el vehículo nuevo queda como prenda.

EXPERIENCIAS POSITIVAS DEL PROGRAMA

En Quito, Arturo Yánez conductor de transporte escolar e institucional, con más de 30 años de trabajo se acogió al programa Nuevo Transporte. Está contento con el proceso y resalta su agilidad.

Indica que para el papeleo recibió apoyo de los dirigentes de la Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional (FENATEI). Sin embargo, aunque se benefició del Bono de Nuevo Transporte no pudo acceder al crédito de BanEcuador por su edad y, para darle la condición fue que debe presentar un garante. En vista de ello, Yánez optó por conseguir préstamo privado para adquirir una unidad usada.

APOYOS PARA SUPERAR POSIBLES CUELLOS DE BOTELLA

- Lamentablemente, la desconfianza va ganando cada vez más terreno, siendo ese uno de los factores que podrían incidir en la decisión de los trnasportistas.
- La inseguridad, el miedo a incumplimientos o demoras, la imposibilidad de garantizar un ingreso económico por un tiempo mayor al previsto en el proceso de chatarrización, la burocracia o una selectividad al momento de escoger a los beneficiarios del programa, son algunos de los temores de los transportistas.
- También pesa la falta de tiempo del interesado para conseguir toda la documentación requerida y, en algunos casos, el desconocimiento en el uso de plataformas o digitalización de documentos.

Para superar estos obstáculos, es fundamental el apoyo de las Federaciones o empresas de transporte para que acompañen y asesoren a sus afiliados en el proceso, además de brindarles la seguridad suficiente y necesaria para empezar y concluir el proceso.

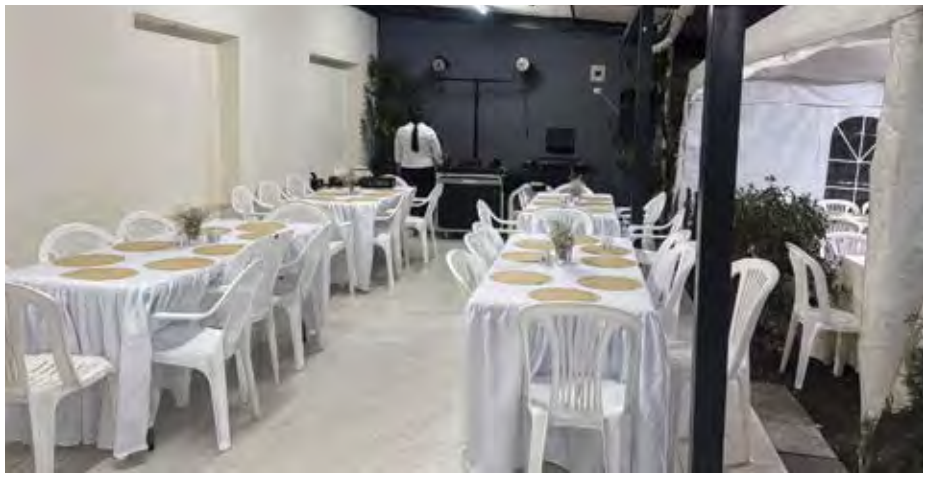
Es necesario que dejen de lado la desconfianza en el sector público y sus servidores que trabajan en ambos programas (MIT, ANT) y en BanEcuador, pues ellos aseguran estar dispuestos a despejar cualquier duda y apoyarles en su gestión; un gran desafío por cumplir.

Experiencias de la chatarrización en Azuay

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

Jhon Pillaga tiene 42 años de edad, luego de trabajar 22 años en el servicio de transporte de carga pesada, decidió colgar los guantes. En el 2025 se acogió a Eco Retiro. El proceso duró cerca de cinco meses. Al final del trámite que fue exclusivamente en línea, entregó su carro en las instalaciones de Adelca en Milagro, y al cabo de quince días recibió un bono de USD 15.300 en una cuenta que abrió en BanEcuador.



Restaurante de John Pillaga.

Su carro era un Mitsubishi del año 2000, de cuatro toneladas de capacidad, con el que recorrió varias ciudades del país. El incremento del precio del combustible y la inseguridad en las carreteras, le hicieron apostar por Eco Retiro. Con el dinero recibido inició un emprendimiento gastronómico.

Azuay registra 13 unidades chatarrizadas. El monto desembolsado por estos programas es de USD 266.511,04. Cuenca, tradicionalmente, se ha caracterizado por poseer unidades modernas para el transporte interprovincial y esta realidad la pudimos confirmar mediante nuestra investigación que nos llevó a conocer que, para este servicio público, los programas de chatarrización no son atractivos, toda vez que la mayoría de las empresas establece en sus reglamentos una norma que obliga a los socios a renovar sus buses máximo a los siete años de uso.

Chatarrización parece buena, pero genera dudas y desconocimiento

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

Sí existe información sobre el Plan Nuevo Transporte que impulsa el Gobierno nacional; sin embargo, los transportistas consultados tienen interrogantes técnicas y financieras, así como preocupaciones comprensibles.

Ramiro Rivera y Efrén Lapo, dirigentes de la Cooperativa de Transporte Liviano "Rutas Fronterizas" ven positiva la propuesta gubernamental, pero tienen reparos en cuanto al valor que les puedan dar por sus vehículos chatarrizables y en cuanto al verdadero monto a pagar, terminados los 7 años de plazo.

Tres conductores de vehículos pesados esperan el momento para seguir su ruta. Están de paso por Huaquillas y en grupo nos atienden. Keyner Salazar, fluminense; Moisés y Carlos Intriago, manabitas; ven interesante la propuesta estatal, "pero depende de las facilidades que el chofer tenga al momento de postular y para eso debe haber capacitación por parte de los gremios", indica Salazar.

Moisés Intriago, parte de la experiencia anterior de la chatarrización que al final hubo dificultades para terminar de pagar y no se valoró bien el vehículo viejo. Carlos Intriago, por su parte cree que el Gobierno debe apoyar al transportista para adquirir un vehículo propio, con interés bajos.

Keyner Salazar transportista profesional.

Los tres coinciden en que los valores de importación de los vehículos deben tener exenciones aduaneras, pero en beneficio del dueño final que es el trabajador del volante; de ese modo, la chatarrización será mucho más atractiva, concluyen.

Geovanni Proaño: Liderazgo, visión y pasión por el transporte pesado

ME GUSTA BRINDAR MIS CONOCIMIENTOS PARA CAPACITAR A LOS ASESORES Y TÉCNICOS. AL HACERLO EL CONOCIMIENTO SE VA MULTIPLICANDO Y AYUDA A QUE LA MARCA ESTÉ MEJOR RESPALDADA.

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

Es Ingeniero Mecánico Automotriz con un MBA. Inició su recorrido profesional como jefe de un centro de RTV. Posteriormente, sumó ocho años en General Motors como Ingeniero Líder de Producción, donde dominó procesos de ensamblaje y coordinación estratégica con ventas.

Durante una década en Teojama Comercial como Gerente de Posventa junto a la marca Hino, adoptó la cultura japonesa. La filosofía 5S, el enfoque en la calidad de procesos y el concepto «Genchi Genbutsu» —estar en el lugar de los hechos para investigar la raíz de cada falla— marcaron su visión de eficiencia e innovación. También se especializó en homologaciones ante el INEN, la ANT. Su paso por Mavesa como Gerente de Quito Norte fortaleció sus destrezas en negociación y atención al cliente.

Desde 2022 forma parte de Automotores y Anexos, donde asumió la gestión de Nissan, Renault, FOTON y BAIC. Actualmente concentra sus esfuerzos en consolidar a FOTON como Director de Marca.

Ing. Geovanni Proaño.

La gestión demanda dinamismo constante

Proaño mantiene una negociación continua con la fábrica en China, asegurando que cada camión, furgoneta o el nuevo microbús que llegará al país cumplan con las especificaciones de calidad, precio y potencia. FOTON cuenta con un portafolio de 38 modelos para adaptarse a diversos segmentos. "Mis otras responsabilidades son analizar el marketing digital, las redes y encontrar como continuar creciendo.

Viajero constante

"Voy al campo a visitar flotas, cerrar negocios grandes, conocer la necesidad y requerimientos de los clientes y asesorarlos. Ofrecemos rentabilidad con consumos bajos; por ello es importante conocer la tecnología de los carros que ofrecemos y darles la confianza de que siempre tendrán nuestro apoyo y soporte. También controlo a las agencias nacionales y eso consume mucho tiempo por los viajes por todo el país".

Aprendizaje internacional

Recorriendo Brasil, Argentina, Venezuela, Japón, Chile, Guatemala ha recogido conocimientos para generar estrategias nuevas e innovar. "Con Foton visité México donde la marca está bien posicionada. En Colombia es la número uno y en Perú está en el Top Tres de tractocamiones. En China la tecnología sorprende pues es muy avanzada".

Los transportistas son buenos conocedores

"El transportista pasa a diario en el vehículo; hay que escucharlo, entender su operación y ofrecerle soluciones que reduzcan costos de combustible y mantenimiento. Busca economía con un vehículo que le ayude a ahorrar combustible, que no tenga exceso de peso, etc. Hay que analizar los costos que tendrá durante la vida útil para recomendarle un carro adecuado.

El financiamiento

"Mantenemos relaciones fuertes con muchos bancos para apoyarles a lograr créditos pymes o para grandes empresas con buenos intereses. Nuestro acompañamiento va hasta lograr el crédito".

El cierre de venta y posventa

"La venta no es el final, sino el inicio de una larga relación. El verdadero negocio se basa en confianza y acompañamiento continuo, donde lo más importante es la posventa, garantizar repuestos, capacitación y entrenamiento en flotas donde hemos certificado talleres y mecánicos en mantenimiento para que les cubra la garantía de fábrica.

"La posventa es el corazón del negocio. No podemos dejar un vehículo sin respaldo técnico o repuestos. Por eso fortalecemos la cobertura nacional combinando puntos propios y alianzas estratégicas bajo tres pilares fundamentales: Ventas, Repuestos y Servicio". Con esta estrategia, FOTON ya se ubica en el quinto lugar del mercado nacional y continúa en ascenso".

FOTON

¡INSUPERABLES!

MÁXIMA POTENCIA Y RENTABILIDAD EN CADA RUTA

*Aplican condiciones. Imagen referencial de uso publicitario.

AUMARK E
3.5 TON CARGA PESADA

Capacidad de carga: 3,870 kg

AUMARK S
6.9 TON

Capacidad de carga: 6,900 kg

Seguridad y frenos: Frenos Full Aire (doble circuito) con ABS + EBD.

Equipamiento destacado: Aire acondicionado, pantalla táctil de 7" y cámara de retro con sensores.

Encuéntranos en nuestras agencias a nivel nacional: Quito, Guayaquil, Ambato y Cuenca

Automotores y Anexos ahora es Ayasa

AYASA

AMBATO

Transporte productivo ¿cuál es el beneficio real?

POR YOLANDA QUINCHE

Tungurahua avanza con una inversión superior a USD 6,7 millones en vialidad, destinada a mejorar más de 54 kilómetros en distintos cantones. Para quienes transportan diariamente la producción provincial, la verdadera medida de una carretera no está solo en el asfalto, sino en cuánto reduce tiempos, costos y desgaste de los vehículos.

Según la Prefectura, las intervenciones alcanzan 24,38 km Ambato; 13,37 Patate; 11,58 Pelileo; 5,27 Píllaro; 3,10 Tisaleo; 2,10 Quero; 1,88 Baños y 0,46 en Mocha. Son territorios por donde se movilizan productos agrícolas, frutas, leche, ganado, calzado, textiles y materiales de construcción. Camiones, tanqueros, volquetas y camionetas forman parte de una cadena en la que una vía deteriorada puede significar más combustible, tiempo y reparaciones.

"Una vía en mal estado nos hace perder tiempo y castiga al vehículo; necesitamos que las mejoras lleguen a las rutas por donde realmente sacamos la producción", señala Patricio Palta conductor. El transportista Mario López pone énfasis en la calidad de las obras "No basta con asfaltar. Para quienes manejamos vehículos pesados también importan el drenaje, la señalización, el mantenimiento y la seguridad de la vía".

Transporte productivo de Tungurahua.

CUENCA

Transportistas intracantonales piden revisar tarifas

Transp. Intercantonal de Cuenca.

POR LEONOR PEÑA

La dirigencia del transporte intracantonal que brinda servicio a las parroquias rurales de Cuenca, pide al Concejo Cantonal, la aprobación de una tarifa técnica y real para el servicio.

Según el dirigente Efrén Arévalo, en el 2012, la ANT entregó esta competencia al Municipio junto con el tarifario; sin embargo, éste no se ha respetado. Hoy el costo del pasaje obedece a un regateo entre el transportista y el usuario. Arévalo recuerda que antes del incremento de combustibles, gastaba USD 45 en diésel, ahora invierte 90.

Una consultoría contratada por el Municipio en 2025, plantea que se trabaje en una tarifa que tome en cuenta la oferta y demanda y que además, considere los costos reales de operación. Esto significaría un aumento del 50% en las tarifas vigentes, propuesta que apoya el gremio.

En Cuenca este servicio lo brindan 92 unidades que recorren distancias que van de 50 a 150 kilómetros. Las tarifas van desde USD 0,50 a 1,50. Cada día transportan cerca de cinco mil personas.

MACHALA

Los gremios deben capacitar a sus bases para enfrentar a El Niño

POR FRANCISCO CELI

Víctor Añazco como transportista es miembro de dos gremios. Su área de trabajo es el comercio de frutas, considera urgente que las organizaciones de transportistas capaciten a sus socios sobre medidas de seguridad o prevención de las contingencias del fenómeno El niño. Dice que hasta hoy, en El Oro o Loja, por donde transita, no escucha a ningún dirigente del transporte hablar sobre el tema.

Segundo Narro con 48 años de chofer recorriendo Ecuador y Perú, ha vivido las consecuencias de varios fenómenos de El Niño y cree que el transporte es el más afectado cuando hay deslaves, inundaciones, caída de puentes y más. "He vivido todo eso y el peor problema es la falta de información en la ruta, que alguien advierta de los peligros para no avanzar, para no acercarse demasiado a zonas de riesgo y luego quedar embotellado. Los gremios deben capacitarnos o crear dispositivos tecnológicos que ayuden a tiempo al chofer en la carretera."

Wilson Ayora es partidario del uso de tecnologías preventivas y que exista capacitación de los gremios o de la ANT. Crear un sistema digital que informe en tiempo real el clima y el estado de las vías.

Luis Benavides a bordo de su tráiler, opina que son inevitables los daños por El Niño; sin embargo, cree mucho está en la preparación, en el uso adecuado de tecnologías para reducir riesgos, evitar muertes, pérdida de vehículos o carga.

Luis Benavides pide acción para evitar daños.

ESMERALDAS

Alza del 25% en los pasajes ¿alivia o no al transportista intraprovincial?

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Desde el 25 de julio de 2026, el incremento del 25 % se aplica sobre el cuadro tarifario que estaba vigente desde 2021. Las autoridades indicaron que las tarifas no se habían revisado en cinco años, a pesar de que la Ley exige revisiones bianuales.

La ANT consideró que es legítimo el pedido de los gremios después del alza del diésel y de meses de compensaciones desde el Gobierno.

Varios transportistas intraprovinciales coinciden en que el incremento ha sido un respiro para sus economías. Miguel Ruíz socio de Cooperativa Costeñita señala: "Ha sido un aliciente ya que al final del día se ve un incremento que ayuda a pagar combustible, tripulación y queda algo para el socio, cosa que no pasaba antes incluso con las compensaciones, lo que se cubría era una parte del combustible pero la tripulación sufría al no cobrar completo sus diarios".

Buses intraprovinciales de Esmeraldas.

Para Edison Macías, presidente de River Taviazo, el incremento si ha venido a mejorar el trabajo. Indica que en los fines de semana es cuando la gente se mueve un poquito más y la afluencia de pasajeros se incrementa, "si ayuda el incremento de pasajes".

Walter Jines, socio de la Cooperativa Del Pacífico expresa que ha sido lo mejor que se pudo hacer ya que, las compensaciones paliaron en algo los duros momentos ante la subida del diésel, pero no cubrían todos los gastos operativos.

Ahora, se ve algo en caja al final del día, mientras que con las compensaciones solo se cubría el combustible y nada más, para mi fue una decisión acertada este incremento".

CUENCA

Desaprobación a incremento de tarifas de servicio interprovincial

POR LEONOR PEÑA

El 1 de agosto pasado, la ANT autorizó el incremento del 25% en las tarifas del transporte interprovincial e intraprovincial a nivel nacional. Aunque para los transportistas era necesaria la medida, para los usuarios, esto encareció el costo de vida.

Para Bolívar Ortiz, propietario y conductor de la Empresa Jahuay, el alza era inminente y la gente tiene que ir acostumbrándose. "Algo es algo, alivia un poco los costos operativos. Nos toca seguir luchando día a día, no queda más", manifiesta.

Patricio Chérrez tiene un microbus en la ruta Cuenca-Guayaquil, manifiesta que a pesar del incremento de tarifas, no ha mejorado la situación económica debido a la inseguridad que persiste en las carreteras.

Advierte que la gente aún tiene miedo de viajar a la Costa. A esto hay que sumar los frecuentes toques de queda que limitan la movilidad. Asimismo, recuerda que en septiembre de cada año, la afluencia de pasajeros disminuye por el regreso a clases en la Sierra y Amazonía.

Fanny Coronel viajó desde Oña a Cuenca acompañando a su esposo para un chequeo médico, ambos son adultos mayores. Se queja porque los pasajes están muy caros. "No hay cómo viajar. Antes pagaba por dos pasajes USD 3.50, ahora me cobraron USD 7,75. Nos subieron mucho, Nos vamos sin almorzar porque no alcanza el dinero", confiesa acongojada.

Luz Hualpa, también adulta mayor, viaja todos los días desde Gualaceo a Cuenca, donde tiene un trabajo informal. Comenta que antes pagaba 60 centavos por el pasaje, ahora le cobran 85. Se queja porque no todos los choferes respetan la media tarifa. "No hay dinero, pero uno tiene que ajustarse", concluye.

Pasajeros del transporte interprovincial.

LOJA

Apertura de frontera reactiva economía

POR ELVIS MERINO

Después de varios meses del cierre temporal de la frontera con el Perú por razones de seguridad, el Gobierno reabrió los pasos fronterizos de Macará, Zapotillo y Espíndola en la provincia de Loja, permitiendo que el transporte de pasajeros y carga retome estas rutas. Igual sucedió con el paso internacional de La Balsa en Zumba (Zamora Chinchipe).

A decir de los afectados el cierre de estos pasos fronterizos provocó gran impacto económico; su reapertura devuelve el dinamismo al intercambio comercial, turismo y transporte. El único paso habilitado fue el puente internacional de Huaquillas lo cual incrementó los costos de transportar.

Así se reactiva la conectividad entre ambos países. El viaje demora entre 8 y 9 horas. Cooperativa Loja Internacional, luego de realizar trámites en el Perú para permitir su ingreso, retomó la ruta Loja-Macará-Piura y viceversa con un turno diario a las 23h00 y retorno 21h00. Costo del pasaje 23 dólares. La Cooperativa Unión Cariamanga, consideró no seguir en esta ruta al no ser rentable, sin descartar hacerlo a futuro si las condiciones son favorables. Cooperativa de Transportes Nambija retomó la ruta Yantzaza-Loja-Zumba-La Balsa-Jaén (Perú) con un turno a las 03h00 y retorno 13h00.

Bus de Coop. Loja internacional.

GUAYAQUIL

POR JIMMY VERA

El mal del PAN: expanden instalaciones mas no la buena atención

El PAN (Puente Alterno Norte) nació como una solución temporal para no ingresar a Durán ni a la Unidad Nacional; pero, en la práctica obliga a un desvío muy largo para la carga que viene desde El Oro, Azuay o desde la Vía Boliche.

La realidad del PAN resume los problemas que enfrenta el transporte a diario con la inseguridad debido a que muchas vías secundarias o guardarrayas que desembocan en el PAN son utilizadas por bandas delictivas como vías de escape rápido tras asaltar a los camiones. Además, presenta muchos puntos ciegos de riesgo al cruzar por zonas agrícolas y tramos poco poblados entre Yaguachi, Samborondón y Salitre.

Horarios vulnerables: Durante la noche y madrugada, la falta de patrullaje constante, la escasa iluminación en tramos extendidos y el flujo reducido o lento convierten a la vía en una trampa para los conductores que transportan mercadería de alto valor hacia el puerto.

El peaje más costoso del país: Para los vehículos de carga pesada la tarifa por eje o pasada en la concesión del PAN es una de las más altas del país, lo que incrementa fuertemente el costo operativo de los transportistas. Todo genera costos dobles para el transportista debido a la inseguridad que obliga a contratar custodia privada.

El PAN tiene vía súper estrecha.

Quinto puente; rutas para distribuir el flujo de transporte pesado

Obra en construcción para el Quinto Puente.

El Quinto Puente de Guayaquil, conocido como el Viaducto Sur, es la obra de infraestructura vial más estratégica proyectada para el puerto principal. Su objetivo principal es transformar la logística del país al desviar el tránsito pesado que actualmente atraviesa las arterias urbanas de Guayaquil, Durán y Samborondón. Con esta obra se busca posicionar a Guayaquil como un amplio centro Logístico del Pacífico Sur.

El problema actual: colapso vehicular

Diariamente, miles de camiones y tráileres de carga pesada ingresan a Guayaquil provenientes del resto del país para dirigirse al Puerto Marítimo. Al no contar con una vía exclusiva, este flujo debe cruzar por:

- El Puente de la Unidad Nacional saturado por el tráfico interprovincial, intercantonal y de habitantes de los cantones cercanos (Samborondón Y Durán).
- Las avenidas Pedro Menéndez Gilbert, Francisco de Orellana, Vía a Daule, causando alto deterioro de la capa asfáltica, congestión vehicular permanente y mayor riesgo de accidentes.

La obra traería beneficios directos

Descongestionamiento del Puente de la Unidad Nacional que permitirá recuperar espacio para el tráfico liviano y transporte público; mayor espacio entre vehículos de carga pesada y particulares reduciendo la siniestralidad; y el mantenimiento urbano con ahorro en el presupuesto municipal de bacheos y reasfaltado.

BABAHOYO

Nuevo paso lateral alterno en vía a Jujan

POR VÍCTOR ESPINOZA

Cada año durante la etapa invernal, unos 20 mil vehículos entre livianos, pesados y extra pesados afrontan un viacrucis al circular sobre el agua por el tramo inundado Babahoyo – Jujan de la vía E25 Guayaquil – Quito.

Paso lateral Babahoyo – Jujan (foto oficial).

La situación podría cambiar ante el anuncio anticipado del fenómeno El Niño entre fines de 2026 e inicios de 2027. Las prefecturas de Los Ríos y Guayas trabajan en la construcción de nuevos puentes y una ruta alterna para desviar la circulación vehicular en caso de volverse a inundar la Babahoyo – Jujan.

El nuevo paso lateral permitirá descongestionar la Vía E25 permitiendo que la transportación de mercancías y de personas, se realice con menores riesgos y mayor seguridad. La obra contempla un nuevo trazado de 620 metros de longitud, obras de drenaje que eviten inundaciones, garanticen la durabilidad y funcionalidad de la carretera y que sea capaz de soportar un alto flujo vehicular.

RUMIÑAHUI (PICHINCHA)

Transporte inclusivo y sin discriminación

POR GLENDA REA

El Consejo Cantonal de Protección de Derechos de Rumiñahui promueve un transporte inclusivo y libre de discriminación, especialmente hacia los grupos de atención prioritaria y discapacidad.

Carla Acosta, secretaria ejecutiva del Consejo, explicó uno de los actores indispensables es el transporte público bajo la iniciativa: "Por un transporte inclusivo y libre de discriminación". Se desarrollan jornadas de sensibilización dirigidas a las empresas de transporte del cantón. Se aborda temas relacionados al buen trato de las personas con discapacidad, así como la prevención de la violencia.

En las jornadas participan conductores, propietarios de las unidades, ayudantes y personal de las áreas gerenciales y administrativas de las cooperativas Marco Polo, CondorVall, Los Chillos y Calsig. Las capacitaciones se adaptan a dinámicas y horarios de los transportistas para facilitar su participación. Buscan fortalecer la conciencia de los conductores sobre el trato digno y respetuoso hacia sus usuarios.

Conductores recibiendo capacitación.

QUITO

Transporte escolar circula las calles con inquietudes

POR JANETH CRUZ

La congestión vial en Quito es uno de los temas que más les preocupa, pero no es el único. Los conductores y propietarios de vehículos de transporte escolar solicitan mayor atención de las autoridades, así como la colaboración de la ciudadanía.

Alrededor del 20 % de los establecimientos educativos que operaban en la zona urbana de Quito se han trasladado a valles como Puembo. Esto ha obligado a ampliar las rutas para atender a los estudiantes.

Edwin Guerra, presidente de la Unión Provincial de Transporte Escolar e Institucional de Pichincha, gremio que agrupa a unos 2.000 vehículos, explica que este cambio no los favorece en el ámbito económico: "Las rutas son más extensas y, al sumarse el tráfico, mayor kilometraje y consumo de combustible, junto con el reemplazo más frecuente de llantas, aceite y otros insumos de mantenimiento, los ingresos ya no compensan los gastos", afirma.

Además nos cuenta que que a esta situación se añade el tráfico "caótico" de la ciudad, acentuado por las obras de reasfaltado y arreglo de bordillos en distintas calles y avenidas. Esto les complica los tiempos de los recorridos. Si antes hacían 40 minutos, ahora demoran más de una hora.

Pese a este panorama los conductores continúan adaptándose al tránsito. Guerra confía en que las autoridades municipales promuevan campañas con el objetivo de desincentivar el uso del auto particular e impulsar el transporte público. "Esa es una de las soluciones que sugiero para mejorar la movilidad", indicó.

Transporte escolar de Quito.

HUAQUILLAS

Hay permiso legal, pero prefieren lo clandestino ¿Por qué?

POR FRANCISCO CELI

En una persecución de película, los aduaneros van tras un camión cargado de cebolla por caminos clandestinos de la frontera sur. El conductor viéndose acorralado se mete a una zona suburbana de Huaquillas para regalar el cargamento al populacho antes de que camión y cebolla caigan en manos de los agentes de control.

Este suceso es la comprobación de un fenómeno comercial real que involucra muchos transportistas. Para regularizar el negocio, la Cámara de Comercio de Huaquillas, en febrero pasado, gestionó la optimización de trámites para legalizar la libre importación de cebolla al Ecuador y lo logró.

Sin embargo, el propio Franklin Barrera, titular del gremio comercial fronterizo, se ve sorprendido de la ¡nula respuesta del transporte para hacer uso de los permisos legales de importación que ofrece Agrocalidad!!

Hay dos razones de peso para continuar contrabandeando cebolla: los fletes son muy atractivos y los requisitos de importación son inalcanzables para un transportista ecuatoriano. Por ejemplo, el certificado de origen y con este, debe venir la trazabilidad del producto, cuya certificación debe hacer un laboratorio fitosanitario indicando los máximos residuales de agroquímicos.

Empresarios de la Cámara de Comercio han intentado dar solución al tema, pero no han podido, porque el agricultor peruano no quiere y no puede certificarse.

Triciclo con cebolla peruana ingresa por el puente internacional de Huaquillas.

SANTO DOMINGO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Fletes injustos y camiones sobrecargados destruyen empleos y vías

Ángel Agüinsaca, exvicepresidente de la Unión de Transporte Pesado de Santo Domingo de los Tsáchilas, denuncia que el sector ha sido ignorado durante los últimos tres gobiernos respecto a la fijación de un piso tarifario. El gremio enfrenta graves abusos de empresas generadoras de carga, facilitados por la falta de controles de pesos y medidas que no acaba de instalar el Ministerio de Transporte (MIT).

El problema principal es la sobrecarga, que reduce drásticamente las oportunidades laborales. Por ejemplo, un camión con capacidad para 30 toneladas es frecuentemente forzado a transportar entre 40 y 50; esto permite que el dueño de la carga reduzca 20 fletes a solo 10, restándole así un nuevo flete a otro compañero.

Ángel Agüinsaca, tansportista de Santo Domingo.

Esta sobrecarga no solo precariza el trabajo, sino que eleva los costos en combustible, desgasta mecánicamente los vehículos y destruye la infraestructura vial. Ante este panorama, sumado a la creciente inseguridad en las carreteras, los transportistas exigen medidas técnicas urgentes para detener estos abusos y garantizar condiciones justas.

Migración de volqueteros a la Amazonía ecuatoriana

POR GLENDA REA

Unas 300 volquetas de esta provincia han emigrado hacia la Amazonía ante la falta de trabajo, manifiesta Kléver Rivas, vicepresidente de la Unión de Transportistas Pesados de Santo Domingo.

La falta de obras civiles y las pocas de la empresa privada, ocasionan que sus compañeros se movilicen a otras provincias. La mayoría encuentra oportunidades en petroleras y mineras extranjeras de la región oriental.

Volqueteros de las empresas: Rimenval, Minas del Toachi, Volquetrans y otros, de manera individual deben buscar en la Amazonía un sitio adecuado para descansar, parquear los vehículos y protegerse de la inseguridad, esto eleva los gastos operativos.

Reciben pagos puntuales por el trabajo en las petroleras a diferencia de sus lugares de origen donde, en ciertos casos por ser subcontratados, demoran uno o dos meses en pagarles. Sugiere a las autoridades destinar un presupuesto significativo para la ejecución de obras civiles en el país que generen fuentes de trabajo para el gremio en sus territorios. En contraste, la región oriental presenta índices altos de oportunidades de trabajo para personal de equipos camineros.

Kléver Rivas.

durallanta™

RECIBE BONO DE

Reencauche

$20

EN bandag

Trae tu carcasa de cualquier marca.

Y recibes un bono para que Reencauches con la banda #1 del mundo.

Más rendimiento.
Más ahorro por kilómetro.

Contáctanos ahora

durallanta™ | *Reencauche*

099 760 1918

WWW.DURALLANTA.COM

BUS MERCEDES-BENZ OF 1726 NUEVA GENERACIÓN: MÁS POTENCIA, SEGURIDAD Y RENTABILIDAD PARA EL TRANSPORTE ECUATORIANO

EL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN ECUADOR ENFRENTA DESAFÍOS CADA VEZ MÁS EXIGENTES: RUTAS COMPLEJAS, MAYORES COSTOS OPERATIVOS, NECESIDADES DE DISPONIBILIDAD PERMANENTE Y CRECIENTE DEMANDA POR SERVICIOS SEGUROS, EFICIENTES Y CONFORTABLES. PARA RESPONDER A ESTAS EXIGENCIAS LLEGA CON **UN MOTOR DE NUEVA GENERACIÓN,** UN CHASIS COMPLETAMENTE RENOVADO Y DESARROLLADO ESPECÍFICAMENTE PARA BUSES, CUYA DISTRIBUCIÓN EXCLUSIVA A NIVEL NACIONAL ESTÁ A CARGO DE **TEOJAMA COMERCIAL.**

Esta nueva generación representa una evolución del reconocido OF 1726. Su diseño incorpora importantes mejoras en desempeño, seguridad, robustez y eficiencia operativa, manteniendo la confiabilidad que caracteriza a Mercedes-Benz y adaptándose a las necesidades reales de las operadoras de transporte del país.

Equipada con el motor Mercedes-Benz OM 926 de 7,2 litros, esta plataforma entrega 252 caballos de fuerza y un torque máximo de 900 Nm, ofreciendo la potencia necesaria para enfrentar las diversas condiciones geográficas del Ecuador. Su desempeño permite operar con eficiencia tanto en recorridos urbanos como en rutas interprovinciales que exigen un rendimiento superior en pendientes y carreteras de montaña.

Uno de los principales atributos del nuevo OF 1726 es su versatilidad. Gracias a su configuración robusta y a su capacidad de adaptación a diferentes tipos de carrocerías, puede utilizarse en transporte urbano, interprovincial, intracantonal, turístico, escolar, institucional y privado. Esta flexibilidad permite a las empresas contar con una plataforma capaz de responder a distintos modelos de operación y capacidades de pasajeros.

COTIZA HOY MISMO: 093 953 3100

La seguridad también forma parte de esta nueva generación. El OF 1726 incorpora sistemas ABS y ASR que mejoran la estabilidad y el control del vehículo en situaciones de frenado o baja adherencia. Además, tiene la posibilidad de incorporar retardador, características que elevan significativamente los estándares de seguridad en carretera.

En términos de rentabilidad, el nuevo OF 1726 fue desarrollado para maximizar la productividad de las flotas. A ello se suma un tanque de combustible de 300 litros que proporciona una amplia autonomía.

Uno de los avances más importantes de esta nueva generación es el **rediseño total del chasis**, concebido desde su origen para aplicaciones de transporte de pasajeros. Esta evolución permite, mayor confort para los usuarios y una imagen más competitiva para las empresas operadoras.

Sin embargo, el valor del OF 1726 va más allá de sus especificaciones técnicas. Su respaldo está **garantizado por Teojama Comercial, distribuidor exclusivo de Buses Mercedes-Benz en Ecuador,** que pone a disposición de los transportistas una amplia red de atención, disponibilidad de repuestos originales, soporte técnico especializado y un sólido servicio postventa a nivel nacional.

En una industria en constante transformación, el **Mercedes-Benz OF 1726 Nueva Generación,** combinando tecnología, seguridad, eficiencia y el respaldo de una marca líder mundial junto a la experiencia y cobertura de Teojama Comercial.

TU PRÓXIMO VIAJE COMIENZA CON UNA BUENA VISIÓN.

Un parabrisas en buen estado es parte fundamental de tu seguridad y visibilidad en el camino.

VISIBILIDAD
Sin distorsiones

CALIDAD
Certificada

PROTECCIÓN
para los ocupantes

CRILAMYT®

TRANSPARENCIA QUE PROTEGE

FABRICACIÓN ECUATORIANA

IQNET

SELLO DE CALIDAD INEN NTE INEN 1669

AENOR CALIDAD EN AUTOMOCIÓN IATF 16949

AENOR GESTIÓN DE LA CALIDAD ISO 9001

ENCUENTRA TU PARABRISAS

Red de distribuidores a nivel nacional

+1000 modelos disponibles

www.crilamyt.com

SANGOLQUÍ
Autopista Sangolquí, Tambillo Km 2.5

(02) 500 0910
098 553 7107

Se requiere una nueva generación de líderes para que renazca el transporte

DURANTE MÁS DE 20 AÑOS, EL TRANSPORTE PESADO HA ESPERADO UNA VOZ GREMIAL CAPAZ DE DEFENDER CON FIRMEZA SUS DEMANDAS COMUNES. LA FALTA DE AVANCES EN EL PISO TARIFARIO, EL INCUMPLIMIENTO DE PESOS Y MEDIDAS NO PUEDE ATRIBUIRSE ÚNICAMENTE A "ULTRACREPIDARIAS AUTORIDADES". TAMBIÉN OBLIGA A EXAMINAR LA RESPONSABILIDAD DE QUIENES DIRIGEN FEDERACIONES Y CÁMARAS, DIRIGENTES QUE NO HAN LOGRADO UNIR AL SECTOR Y CUYAS DISPUTAS INTERNAS DEBILITAN CADA NEGOCIACIÓN CON EL EJECUTIVO QUE SABE APLICAR BIEN LA ACCIÓN: "DIVIDE Y REINARÁS".

QUITO

POR ING. RUBÉN JIMÉNEZ*

Cuando los llamados máximos representantes **compiten por protagonismo, reconocimiento o influencia personal,** el gremio pierde capacidad de obtener resultados positivos. De esa manera, las propuestas se fragmentan en pedidos individuales y la convocatoria colectiva termina convertida en una pugna por quién aparece en la fotografía junto a la autoridad. El verdadero trabajador del transporte solo observa en Tik Tok reuniones sucesivas con autoridades, publicaciones en Facebook, declaraciones de triunfo y promesas repetidas; pero, no encuentra una decisión que mejore el valor de su trabajo.

Las reuniones son para obtener resultados.

Malestar ante gestiones de pasillo

Estos dirigentes buscan canales privilegiados para imponer criterios personales y falsos en nombre de todos. Tener contacto con las autoridades no es cuestionable, lo malo es acudir sin un mandato construido con los transportistas, sin publicar las propuestas y sin rendir cuentas después. Nadie debería atribuirse la representación del sector para negociar a puerta cerrada aquello que afecta el sustento de miles de familias.

Pocos beneficiados, muchos perjudicados

La división beneficia a quienes cuentan con mayor poder para fijar fletes. Grupos empresariales dominantes pueden resistirse a aceptar una tarifa basada en costos, mientras el pequeño propietario negocia solo por debajo de lo necesario para cubrir combustible, neumáticos, mantenimiento, financiación y, lo peor, sujeto a las condiciones establecidas por las empresas para las que trabaja (dumping empresarial). Cada viaje mal pagado reduce su posibilidad de mantener el vehículo, cumplir sus obligaciones y sostener a su familia.

¿Se deben o no a las bases?

Los dirigentes deben deponer sus diferencias y presentar una agenda única, aprobada por sus bases, técnicamente sustentada y con reglas de actualización verificables. Cada reunión con el Ejecutivo debe tener delegados designados de forma transparente, compromisos escritos, fechas y resultados públicos. Si existen desacuerdos entre federaciones y cámaras, deben debatirse frente a los afiliados y resolverse por mecanismos democráticos, sin bloquear la demanda común.

Después de un cuarto de siglo, ya no bastan los discursos sobre la unión. Corresponde a los dirigentes explicar qué hicieron, qué intereses defendieron y por qué sus diferencias impidieron construir una posición nacional. La legitimidad no nace del cargo que ostentan sino de la confianza que reciben de quienes afrontan diariamente los riesgos de la carretera.

Todos los transportistas necesita líderes, estrategas con una visión de avanzada, que su forma de pensar y planificar rompa por completo la vieja escuela de dirigir mediocremente y que respondan con resultados positivos. Si no quieren hacerlo, entonces, es hora de su retirada. Un gremio dividido entrega su futuro a otros; uno organizado puede exigir decisiones firmes y un flete digno.

Hago mías las palabras del libertador Simón Bolívar. **"NOS HAN GOBERNADO MAS POR LA IGNORANCIA, QUE POR LA FUERZA"**

* Ing. Rubén D. Jiménez A.

MOVER TU NEGOCIO
NOS HACE FUERTES

HYUNDAI
CAMIONES & BUSES

EX6 3.5 Ton.

EX6 4.5 Ton.

*Imagen referencial para uso publicitario. Aplican restricciones

Homologado para carga liviana y pesada

Torque 392 Nm

Potencia 158 HP

Full equipo

GARANTÍA
4 AÑOS Sin límite de kilómetros

REPUESTOS
Garantizados

Conoce más

www.hyundai.com.ec

Renovar o reparar: las cuentas que todo transportista debe hacer

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Reparaciones, combustible, días sin trabajar y financiamiento forman parte de una cuenta que todo transportista debe considerar antes de conservar su unidad o adquirir otra. Un ruido en el motor, una falla en la caja o un problema recurrente pueden llevarlo a una pregunta inevitable ¿conviene seguir reparando o llegó el momento de renovar?

La respuesta no depende únicamente de la antigüedad. Un vehículo de diez, quince o más años puede continuar siendo rentable si permanece operativo, seguro y con costos controlados. En cambio, una unidad aparentemente funcional puede convertirse en una carga cuando las averías son frecuentes y cada ingreso al taller significa gastos y días sin producir.

No solo compare el precio de una reparación con el valor de una unidad nueva. Hay que considerar combustible, mantenimiento, repuestos, neumáticos y, especialmente, el dinero que se deja de generar mientras el vehículo permanece parado.

Usted decide si renueva o cambia.

Renovar también tiene un costo. Aunque una unidad nueva puede reducir ciertas reparaciones e incorporar tecnología, seguridad, eficiencia y garantía, implica dinero para la entrada, cuotas, intereses, seguros, mantenimiento programado, matriculación y depreciación.

¿Menos reparaciones significan menor costo total? No existe una respuesta universal. Para el transportista, la unidad más conveniente no es la más nueva ni la más antigua, es aquella que permite seguir trabajando y cuyos números hacen sostenible el negocio.

Lidiar con cada agente o policía en cada cantón y con distintos criterios es una odisea

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Para ningún conductor profesional que recorre las carreteras de este lindo país es extraño que en cada cantón se debe tratar con distintos vigilantes, agentes de tránsito y policías. Todo depende de la ruta se tenga que transitar sea Costa, Sierra o Amazonía. Casi cada cantón ahora tiene un cuerpo civil de tránsito y recorrerlo se vuelve una verdadera odisea.

Diversos criterios para la misma ley.

Algunos agentes demuestran no estar capacitados pues no conocen la Ley de Tránsito a fondo y es ahí donde se aprovechan de conductores ingenuos que no se instruyen y tampoco conocen la misma Ley. Por eso son sorprendidos a diario por estas pseudo autoridades que, más allá de ejercer un control de tránsito, lo que hacen es lucrar ilícitamente.

En un caso específico, un conductor de bus que prefiere el anonimato nos cuenta que en su viaje de Esmeraldas a Quito pasó por varios cantones. En este trayecto tuvo inconvenientes en dos de ellos debido a que trasladaba trabajadores de una institución que se dirigian a una capacitación en la Capital. El bus viajaba con el salvoconducto que otorga el Gad Municipal de Esmeraldas que rige a esa modalidad. Fue en el cantón La Concordía donde se encontró con un vigilante de la CTE quien le pidió documentos del conductor y de la unidad. Sorpresivamente manifestó que el salvoconducto es falso. El chofer tuvo que llamar a la compañía y hasta al jurídico de la empresa de tránsito para que le explique al vigilante que todo es legal. En este percance perdió casi una hora.

Luego, en el cantón Sangolquí pasó algo parecido con un policía de tránsito, hasta que un superior le confirmó que estaba correcto el salvoconducto y lo dejaron continuar. Allí perdió otros 30 minutos debido al desconocimiento de la Ley, y quien rige a las operadoras y sus modalidades.

Ante lo expuesto cabe preguntar: ¿Por qué en las calles y operativos de tránsito no hay personal bien informado y capacitado en temas de transporte y tránsito?¿Para cuándo saldrán autoridades bien informadas?

Por el otro lado, los conductores profesionales deben instruirse muy bien en estos temas antes de salir a la carretera para ir con el conocimiento y las herramientas legales "afiladas" para no caer en sorpresas ni vivezas de malos agentes, vigilantes o policías que únicamente buscan como aprovecharse del ingenuo.

LA INFORMACIÓN ES PODER PARA EL TRANSPORTISTA

LOS DUROS DE ESTAS TIERRAS

ESTRENA TU DURO 2027

*Promoción válida hasta el 15 de septiembre de 2026 o hasta agotar stock. Aplican términos y condiciones.

FI1217
DESDE $45.490

CANTER
DESDE $29.490

FJ1828
DESDE $71.990

FUSO
EL DURO DE ESTAS TIERRAS

Quito norte: Av. 10 de Agosto y Juan de Ascaray, sector La "Y"- Telf: 02-2940800
Quito sur: Parque Industrial de Guamaní, Plywood II, S63B, lote 15.
Guayaquil: Av. Juan Tanca Marengo, km 1.5, junto a Dicentro - Telf: 04-380160
Cuenca: Autopista Azogues – Cuenca y Pueblo Shuar, km 9 ½.
Challuabamba (sector Puente Sixto Durán Ballén). - Telf: 07-4134504
Ambato: Av. Manuelita Sáenz y Gómez de la Cerna (a una cuadra del SRI) Telf: 03-6000307

@FusoEcuador
www.fuso.com.ec
@fuso._ecuador

Encuéntranos en
MOTRANSA

Reformas la Ley de Tránsito están en vigencia: esto deben conocer los transportistas

LAS REFORMAS A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL APROBADAS POR LA ASAMBLEA, ESTÁN VIGENTES DESDE EL 30 DE SEPTIEMBRE. LOS 78 ARTÍCULOS REFORMADOS CONSTAN EN EL SÉPTIMO SUPLEMENTO 380 DEL REGISTRO OFICIAL.

AMBATO

POR JANETH CRUZ

Cabe aclarar que para su aplicación total se requerirá de la **elaboración de reglamentos** que contemplan plazos que van de uno hasta tres años. Ver enlace https://n9.cl/9qcr6t

ARTÍCULO 30.1.- Policía Nacional ejercerá el control de tránsito sobre la red vial estatal. La Policía controlará vehículos de transporte terrestre de carga y de pasajeros. Verificará el cumplimiento de las condiciones de seguridad vial y ciudadana, protección ambiental y eficiencia técnica. El control será aleatorio o periódico e incluirá verificación documental y visual del vehículo, revisión del estado de los sistemas de seguridad y la correcta sujeción de la carga.

ARTÍCULO 11.- Condiciones para fotorradares. Deberán ser autorizados, homologados y señalizados de modo visible en el lugar del control y mínimo 500 metros antes. Su instalación se hará bajo la modalidad de contratación de servicios y así **se elimina la posibilidad** de que las empresas privadas estén **vinculadas a la recaudación de multas.**

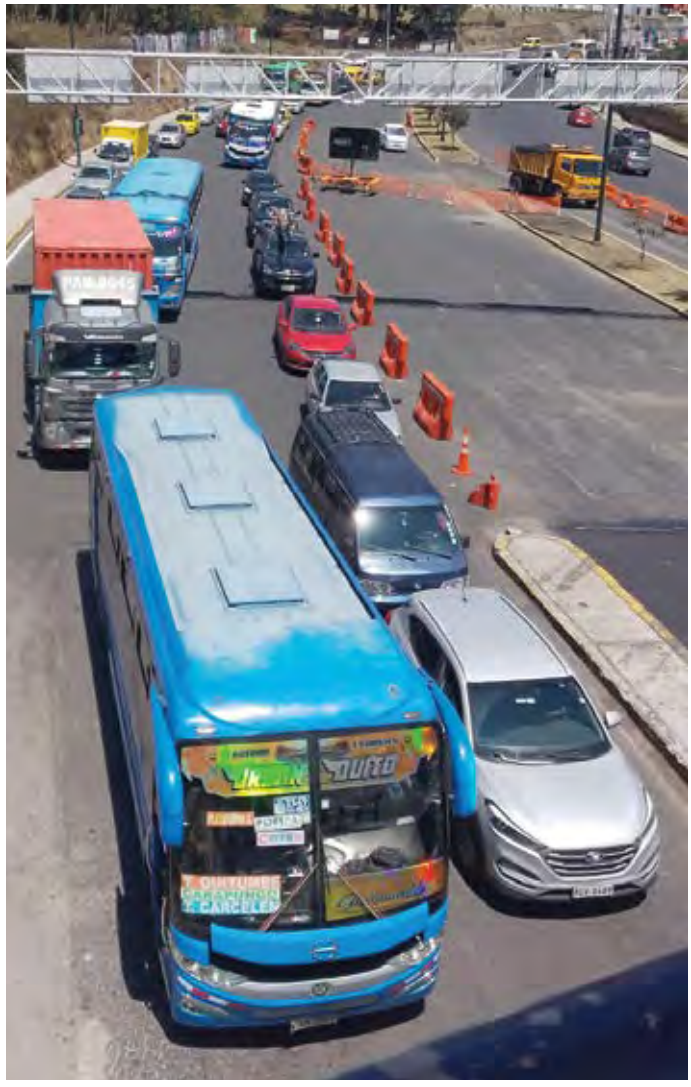
ARTÍCULO 57.1.- Póliza para los pasajeros. Las operadoras de transporte terrestre público, comercial y transporte de carga pesada, deberán contratar una póliza de responsabilidad civil y de accidentes personales para pasajeros, como requisito para la obtención y renovación de documentos habilitantes. Deberá cubrir riesgos por muerte, lesiones, incapacidad y daños materiales.

ARTICULO 58.- Transporte por cuenta propia. Este servicio se realizará con vehículos de propiedad de la persona natural o jurídica, registrados a su nombre o, vehículos rentados. La identificación del vehículo será mediante rotulación visible y permanente e incluirá datos de la persona natural o jurídica, como el RUC.

ARTICULO 64.a.- Recaudación de peajes. Se crea el Sistema Nacional Unificado de Recaudación y Gestión de Peajes como plataforma tecnológica obligatoria para todos los peajes públicos, concesionados, delegados o administrados, con el objeto de mejorar la atención al usuario y reducir tiempos de espera y congestión vehicular.

ARTÍCULO 92.- Registro Civil emitirá licencias. El documento será emitido por la ANT o por el Registro Civil. Se aclara que sólo la ANT es la competente para ejercer la rectoría, planificación, normativa, autorización y control técnico del sistema nacional de licencias, así como la potestad de suspender, revocar o anular las licencias.

ARTICULO 188.a.- Control a escuelas de conducción. Los cursos tendrán contenidos de movilidad y sensibilización ante discapacidades y peatones. Las horas de formación práctica serán entre 25 y 40% del contenido total de la malla curricular. La ANT supervisará la gestión de las escuelas. Si se identifican infracciones, se levantará observaciones y



El transporte terrestre tiene nuevas reglas.

se dispondrá a la escuela que lo subsane en 30 días. Si el incumplimiento persiste iniciará un proceso sancionador por no mantener un archivo físico y digital con la información académica de alumnos, acreditar falsamente el título o certificado de conductor profesional.

ARTÍCULO. 30.4.- **Control a los GAD Regionales, Metropolitanos o Municipales**
Deberán planificar, regular y controlar el transporte público dentro de su territorio. **Para proceder con el incremento de la oferta de servicio a pasajeros** deberán contar previamente con un informe técnico y jurídico de la ANT. Estos actos administrativos son válidos y vinculantes en todo el territorio nacional, y contienen condiciones técnicas y jurídicas sobre rutas, frecuencias, terminales y demás parámetros operativos que deberán observarse en toda actuación administrativa o normativa local.

La ANT elaborará informes técnicos sobre cómo los GAD ejercen sus facultades y competencias en el tránsito. Los diagnósticos serán entregados al Consejo Nacional de Competencias (CNC). Si se comprueban irregularidades administrativas el CNC podrá intervenir e incluso suspender la administración del tránsito y transporte a los GAD cuestionados.

ARTICULO 47.- Estudios técnicos obligatorios para la fijación de tarifas del transporte público y comercial. Los estudios serán de costos de operación elaborados por la ANT la cual incorporará la estructura de costos operativos y otros elementos de carácter técnico que garanticen la sostenibilidad y continuidad del servicio, parámetros de seguridad vial y tarifas diferenciadas previstas en esta Ley.

ARTICULO 27.- Se crea una Mesa Técnica de Seguridad Vial. Como un espacio de coordinación y cooperación interinstitucional que se encargará de prestar asesoría técnica en materia de Seguridad Vial al Directorio de la ANT para prevenir y disminuir los índices de siniestralidad, muertes y lesiones, derivados de siniestros de tránsito.

ARTÍCULO 65.- Sobre las encomiendas del transporte de pasajeros. Las operadoras del ámbito intra e interprovincial podrán realizar de manera complementaria a su actividad principal, el transporte de encomiendas, conforme a las condiciones técnicas, operativas y de seguridad que establezcan el Reglamento General, garantizando que dicha actividad no afecte la adecuada prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

Art. 72.1.- Dispositivo Electrónico de Identificación Vehicular (tercera placa) de carácter obligatorio para la identificación, verificación, fiscalización y control de vehículos a nivel nacional que mejorará la verificación de datos y control de matrícula, fortalecer controles y facilitar la interoperabilidad de la información a escala nacional.

La información se integrará en una base de datos nacional administrada por la ANT en coordinación la Policía y ECU 911, responsables de su custodia.

Se espera que reforma a Ley de Tránsito detenga siniestros

MACHALA

POR FRANCISCO CELI

Hay transportistas con mucha esperanza en que las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, puedan dar solución a diversos problemas que sufre el transporte, especialmente los siniestros de tránsito; pero, también hay quienes aseguran que no cambiará nada.

Quienes trabajan en el transporte pesado como Joselo Gálvez o Daniel Almeida ven con buenos ojos algunos artículos de la reforma de tránsito.

Mientras cargan combustible, se refieren a la implementación de la tercera placa, fotorradares y el control en los peajes. También hacen cuenta de lo que un transportista gasta en peajes en un mes y en multas que impone la CTE por cualquier insignificancia.

Juan López, conductor de la Cooperativa El Oro afirma que toda reforma es buena; pero, no está de acuerdo con los fotorradares que solo sirven para multar. Así mismo, ve en los peajes un sistema a mejorar, pero a favor del transporte. Cuenta que en su bus pasa 6 veces por el peaje todos los días y eso significa menos ingresos en una economía precaria.

Toda medida legal que ayude a reducir los siniestros de tránsito es bienvenida: los fotorradares, el control a los municipios o el registro nacional, están bien, dice Wilson Orellana, nativo de Santo Domingo y con 23 años en el volante. Sin embargo, cree que una ley por sí sola no cambia nada; todo depende de la voluntad conjunta del Estado, gremios y ciudadanía.

Hay muchos peajes en las vías.

Kael, el pequeño gran busólogo que conquista el transporte de Esmeraldas

ESMERALDAS
POR JORGE RICARDO CORNEJO

Team Kael Busología Esmeraldeña es el grupo de entusiastas liderado por Kael Fabre Bass, un pequeño influencer de TikTok de apenas 11 años que conquista Esmeraldas con su pasión por los buses. Todo comenzó en la parada Tolita, al sur de la ciudad, donde Kael se sentaba a fotografiar y grabar el paso de las unidades.

Su fascinación nació al observar los buses nocturnos: los sonidos y luces lo cautivaron, despertando su admiración por los conductores profesionales. Hoy, Kael posee un archivo casi completo del transporte en el cantón y sueña con estudiar Ingeniería Mecánica Automotriz y también algún día, obtener la licencia profesional para conducir su propio bus.

Cooperativas como Palmas, Illesca, Costeñita, Pacífico, Aray, Santo Domingo, Trans Esmeraldas son protagonistas en su grupo de WhatsApp, donde más de 200 integrantes intercambian noticias y material audiovisual. Identifica las unidades de sus amigos y de su "team" con un sticker que costea con su propio dinero. Algunos conductores son conscientes y colaboran pagándole. Su mamá, su gran apoyo, financia los stickers y las camisetas que luce con orgullo.

En TikTok, su cuenta "Team Kael Busología Esmeraldeña", mantiene cautivos a seguidores con videos grabados en su tiempo libre. Acompañado por su madre o un familiar, Kael es ya un rostro querido por los conductores esmeraldeños, quienes aprecian a este pequeño admirador que respeta y celebra su labor diaria.

Wilman Bill Sernaqué, maestro del color

MONTALVO
POR VÍCTOR ESPINOZA

En el corazón de Montalvo, un rincón de Los Ríos que respira turismo, el tiempo parece detenerse en las manos de Wilman Bill Sernaqué. A sus 80 años, no solo pinta vehículos; cuenta historias sobre metal y madera. Durante seis décadas, su vida ha sido un diálogo constante con los colores, una pasión que nació en su juventud cuando, a los 20 años, encontró su maestro en Miguel González. Aquel hombre de cicatrices y valentía —a quien le faltaban una mano y un ojo—, le enseñó que el arte no reside en la perfección física, sino en la mirada y la tenacidad.

Lo que empezó como una amistad y un aprendizaje humilde —sanando las grietas de la madera, preparando los lienzos móviles de camiones y chivas— floreció pronto. Wilman aprendió a domar el soplete, transformando lacas, acrílicos y sintéticos en un despliegue cromático que vistió a unidades de cooperativas emblemáticas como CITAM, IMCA, Urdaneta, San Pedrito y FBI.

Su arte cruzó fronteras dándole prestigio y llevando su sello personal a Babahoyo, Ventanas y Vinces (Los Ríos); Guayaquil y Durán; Chimbo y Guaranda (Bolívar). Su dedicación de cuatro o cinco días por pieza es un ritual. Cada cliente que confía en sus pinceles no solo busca un retoque, sino una obra viva que, al rodar por nuestras carreteras, lleva consigo la firma de un maestro que convirtió la pintura de cajones de madera en su alma y su legado que no se exhibe en museos ni galerías, pero lucen con orgullo en las vías del país.

VISÍTANOS EN:

CHEVROLET: AMBATO - RIOBAMBA - LATACUNGA - PUYO - IBARRA - EL COCA - LAGO AGRIO **FORLAND:** AMBATO - QUITO - ZAMORA

MERCEDES BENZ: AMBATO - QUITO - ZAMORA

La póliza de responsabilidad civil ¿protege, apoya o complica?

GUAYAQUIL
POR MARITZA GUEVARA

Una póliza de **Responsabilidad Civil (RC)** es un contrato de seguro diseñado para proteger el patrimonio del asegurado cuando es legalmente responsable de causar daños corporales, materiales o perjuicios económicos involuntarios a terceras personas.

El Lic. Wimper Moreno, cuenta: "Tuve un siniestro en el cual mi camión golpeó la puerta de acceso a una bodega. Acudí a la compañía de seguros para que me atienda el siniestro mediante la Póliza de Responsabilidad Civil que tenemos todos los camioneros que trabajamos en los puertos para cubrir eventos como golpes en estructuras, bodegas, los carros, etc.

En la aseguradora me pidieron una "montaña de requisitos" que, a pesar del trámite que significaron, los cumplí casi todos. Pero, además me indicaron que contrate un abogado para ir ante un juez y DENUNCIARME A MI MISMO COMO CULPABLE, para que el juez emita sentencia ejecutoriada de que "yo soy culpable".

Yo mismo reconocí ser el culpable y acepté mi culpabilidad. Entonces, ¿para qué interviene un juez? No se cuánto tiempo llevará y cuánto costará porque tendré que pagar al abogado, secretario, tal vez algo a otros y no se que más gastos para que salga rápido la sentencia para presentarlo en la compañía de seguros. Esa sentencia del juez la considero una tremenda barbaridad y una forma de evadir la responsabilidad de la compañía de seguros que -sospecho- es para no pagar.

Aprenda a negociar con el seguro.

Estrategias que frenan la indemnización

Tácticas de dilación y falta de asesoría: Las aseguradoras suelen retrasar las inspecciones exigiendo documentación poco a poco. Si no existe asistencia legal in situ para dirigir la reparación, el asegurado queda vulnerable; por ello, es vital documentar fotográficamente todo el siniestro desde el origen, incluyendo todos los daños, para evitar que la aseguradora utilice falta de pruebas como excusa para dilatar el proceso.

Interpretación restrictiva de exclusiones: Utilizan cláusulas ambiguas como "negligencia grave" o "falta de mantenimiento" para objetar coberturas. Estas condiciones, suelen irse contra del asegurado. Es fundamental contar con un broker al contratar el seguro y clarificar las condiciones particulares frente a las generales. Ante una negativa basada en ambigüedad, el camino correcto es reportarlo a la Superintendencia de Compañías y proceder legalmente contra la aseguradora.

Exigencia de sentencia judicial previa: Frecuentemente, las aseguradoras se niegan a indemnizar alegando la necesidad de una resolución judicial, ignorando la posibilidad de acuerdos transaccionales. Esta táctica dilata los tiempos, aumentando los daños cesantes. La mediación directa entre asegurado, afectado y aseguradora es más eficaz para agilizar el proceso y evitar el desgaste en un juicio innecesario.

Requerimientos graduales y desconocimiento de plazos: La aseguradora pide documentación interminable para forzar el vencimiento de los plazos de la póliza. Un siniestro mal configurado por falta de entrega de documentos puede quedar abierto hasta por dos años. La clave para evitar este desgaste es reportar todas las circunstancias y daños en la declaración inicial.

Negativa de siniestro: Ante un rechazo total o parcial, no se debe actuar solo. Es imperativo buscar asesoría experta en seguros y legal para solicitar una revisión técnica de la liquidación. Si la aseguradora ratifica su negativa sin sustento, se debe presentar la demanda ante la Superintendencia. La gestión técnica y legal rigurosa es el único camino para revertir estas negativas.

JAC MOTORS

¡EL DOMINIO TOTAL!

DE LA CARGA

SUPER K7

- 550 HP
- TM 16V
- 12.540 CC
- 48 TON
- Frenos Retarder
- Eje posterior con catalinas

HFC 4254

- 460 HP
- TM 16V
- 11.596 CC
- 12m³
- Frenos Retarder
- 48 TON

1035 KND

OPCIONAL 4X4

- 150 HP
- TM 5V
- 2.746 CC
- 2 TON
- Frenos hidráulicos ahogador al escape + ABS

"**TOMA EL CONTROL** DE CADA KILÓMETRO CON VEHÍCULOS **CONSTRUIDOS PARA LIDERAR.**"

www.**jacecuador**.com

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

Conductores preparados para enfrentar emergencias en vía

QUITO

POR GLENDA REA

Esteban Zambrano, conductor de la cooperativa Reina del Camino, quien lleva cinco años desempeñando esta labor, destacó la importancia de que los conductores estén preparados para responder ante cualquier emergencia que pueda presentarse en las vías.

Zambrano explicó que para emprender una ruta, las unidades cuentan con los implementos necesarios exigidos para brindar seguridad durante el viaje y para actuar de manera preventiva en diferentes situaciones que puedan presentarse mientras se solicita o llega la ayuda correspondiente para atender la emergencia. Contar con los equipos de emergencia y conocer su correcto es una medida de prevención que puede marcar la diferencia frente a un incidente.

"Ante cualquier emergencia estamos preparados. Tenemos extintor, botiquín de primeros auxilios, conos y todo lo necesario que exige la ANT para emprender nuestra ruta", señaló. Además, afirmó que la preparación y responsabilidad de quienes están al volante son fundamentales para garantizar un traslado seguro tanto para los pasajeros como para los propios conductores y demás usuarios de la vía.

Plaga de chinches y pulgas en buses

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Pasajeros de la empresa Trans Esmeraldas denuncian la presencia de chinches dentro de los buses que circulan en la provincia de Esmeraldas, situación que genera malestar. Los afectados compartieron fotografías como evidencia y señalaron que varios pasajeros habrían resultado con picaduras. Exigen a la empresa y a las autoridades de control fumigación inmediata y completa de todos los buses y medidas rigurosas de limpieza y saneamiento que garanticen condiciones dignas e higiénicas de viaje. "Ya no se puede viajar tranquilo, hay bichos que pican y nadie lo resuelve", expresaron.

Por su parte, funcionarios del Consejo Cantonal de protección de Derechos, entidad adscrita a la Alcaldía de Esmeraldas, emitió un informe técnico a la ANT para sustentar el pedido de sanción a la Cooperativa frente a las denuncias presentadas.

Trans Esmeraldas conoce la situación y ha contratado a una empresa de fumigación y limpieza para sus 123 unidades, actividad que inició en agosto en los patios de Fenacotip de Quito.

Fumigando los buses.

Las chivas son muy útiles en la ruralidad

VENTANAS

POR VICTOR ESPINOZA

Decenas de familias campesinas del cantón Ventanas utilizan las conocidas chivas o rancheras. Son camiones de carga adaptados de forma artesanal con carrocerías y bancas de madera para el transporte público en las zonas rurales.

Fundamentales en la movilidad.

Las unidades de la Coop. de Transporte 7 de Septiembre, recorren desde Ventanas hacia las comunidades rurales Puerto Pechiche, México y Templanza desde las 06h30 hasta las 18h00. Un amigo conductor informa que de lunes a viernes ofrecen sus servicios a estudiantes y profesores.

En cambio, los sábados y domingos, los pasajeros de este transporte mixto en su mayoría son agricultores maiceros, propietarios de granjas avícolas o porcinas que se movilizan con animales, equipajes y cargas agrícolas a los mercados locales de distribución y consumo.

En otros casos las chivas sirven de enlace para viajeros de otros lugares que, por motivos de trabajo, permanecen hasta el fin de semana en las comunidades, y después retornan a Quito o Guayaquil.

Lamentamos profundamente la pérdida de un amigo del transporte:

Santiago Reascos

Su muerte ha causado tristeza e indignación entre los miles de amigos y compañeros que don Santiago tenía. En redes sociales se multiplicaron los mensajes de dolor, enojo y preocupación por una realidad que podría alcanzar a cualquier transportista en cualquier lugar y momento.

Fue fundador del grupo Truck Time y como líder nato, sus compañeros acudían a sus invitaciones para exhibir sus camiones iluminados. Se movilizó por todo el país con sus amigos aficionados al mismo hobby: decorar sus camiones y buses con vistosos adornos, niquelados, arreglos interiores y mucho más.

Revista Buen Viaje tuvo la oportunidad de conocerlo y asistir a varias de las exhibiciones organizadas. Así pudimos constatar su trato amable y la energía que ponía en cada actividad y la amistad que generaba entre todos quienes lo conocíamos. Su fallecimiento es una pérdida y deja un gran vacío.

Presentamos nuestra solidaridad y respeto a toda su familia.

Los valientes de las mudanzas en acción

SANGOLQUÍ
POR GLENDA REA

Mudarse de domicilio es más que empacar pertenencias; es cambio que exige esfuerzo, una dosis alta de paciencia y, sobre todo, cuidado. Detrás de cada caja o mueble que se traslada, hay personas cuyo compromiso es fundamental para que el nuevo comienzo sea posible.

Miguel Pallo, quien es conductor de la Cooperativa de Transporte de Carga Liviana "Unión Fajardo", entiende bien que su labor va mucho más allá del volante. Para él, cada mudanza consiste en una responsabilidad compartida: "Hay que ayudar y ser comedido", afirma.

Su trabajo implica convertirse en un aliado del cliente, subiendo y bajando muebles o electrodomésticos por escaleras estrechas, con la pericia que solo la experiencia otorga.

El cuidado es el pilar de este oficio. Cada objeto que Miguel asegura con fajas y sogas lleva consigo una historia o un valor sentimental. Él sabe que la confianza es lo primero que se debe cargar en el camión: el compromiso de entregar cada pertenencia intacta, exactamente como fue recogida.

A veces surgen imprevisto como el olvido de último minuto, la vuelta necesaria cuando aún hay tiempo, o la imposibilidad de regresar cuando la distancia ya es un obstáculo.

Al final del día, detrás de cada mudanza, hay conductores como Miguel que, con esfuerzo y dedicación, se aseguran de que el hogar del cliente llegue a salvo a su nuevo destino.

Ayudando a embarcar.

Transportista informado viaja seguro

Conozca por qué ocurren los incendios en los siniestros

GUAYAQUIL
POR JIMMY VERA

Es preocupante el aumento de incendios durante los siniestros. Consultamos a dos técnicos conocedores, como el Ing. Raúl Paillacho, Director Técnico de Teojama Comercial, quien indica que no hay que confundir el incendio que se produce cuando hay choque o colisión con el que se debe al mal uso y abuso de los frenos de servicio. En un siniestro por choque hay más posibilidades de incendio porque los vehículos modernos desarrollan mayor velocidad, tienen muchos componentes eléctricos y electrónicos, y poseen más materiales sintéticos que hacen que el fuego se propague rápidamente.

En lo relativo a la seguridad: en los vehículos modernos existen partes diseñadas para ser colapsables cuando se impactan fuertemente, como los guardachoques fabricados con materiales que absorben o amortiguan el impacto para salvaguardar la vida del conductor. Además, cuando el choque es violento, la columna de la dirección colapsa o se rompe para que no se incruste contra el piloto, y el volante se deforma para que no se inserte en el abdomen. Igualmente, las bases del motor colapsan para que este no impacte contra el conductor atrapándolo.

El Ing. Paillacho aclara que, para desarrollar un vehículo, la fábrica realiza costosas pruebas de impacto con un piloto o pasajero robot y, según los daños, determina hasta dónde pueden proteger la vida del conductor.

El Ing. Automotriz Hugo Flores añade:

1. Hay más riesgo de fuego porque los vehículos modernos tienen mayor número de componentes eléctricos y electrónicos (más sensores, computadores, etc.).

2. El sistema de inyección moderno es más potente y sensible; al momento del impacto, es suficiente con que se tope cualquier cañería para que el combustible pulverizado se esparza e inflame las piezas calientes y el resto del vehículo. La mínima chispa u objeto detonante produce fuego. Es decir, la tecnología es excelente, pero conlleva riesgos.

3. Los vehículos modernos están diseñados para absorber impactos, permitiendo que primero se "recojan" sus componentes delanteros para evitar que aplasten a los pasajeros. Esta acción también es motivo de un posible fuego.

4. En los modernos pesados, en caso de impacto, la cabina y otros componentes se desprenden para no herir al conductor.

5. En todo vehículo producen sobrecargas las modificaciones electrónicas y eléctricas no autorizadas y clandestinas para adaptar luces LED de alta potencia, el uso de cables de menor calibre al requerido, aire acondicionado, equipos de sonido, potentes parlantes o rastreo satelital sin la provisión suficiente de energía eléctrica en la batería o conexiones improvisadas. Todo genera cortocircuitos por sobre calentamiento.

6. Falta de mantenimiento preventivo: la acumulación de grasa, aceite y residuos de combustible en el compartimiento del motor actúan como acelerantes de fuego ante la menor chispa eléctrica.

Asistente de giro.

Cámara 360 grados.

Cámara marcha atrás.

Cámaras laterales.

TRITON

La pick-up más segura del mercado

Desde $30.990

LATIN NCAP

TRITON LIMITED 4X4 T/A

TRITON WORK 4X2 Y 4X4

TRITON SPORT 4X2 Y 4X4

MOTOR
2.4 L
Turbo
Diésel.

TRANSMISIÓN
Manual o
Automática.

ALERTA
de tráfico
cruzado.

CONTROL de
advertencia
de punto
ciego.

*Imágenes referenciales para fines publicitarios.

CONFIANZA ABSOLUTA

MITSUBISHI MOTORS

COTIZA AQUÍ

Transporte urbano no mejora pese a incremento de subsidio

CUENCA
POR LEONOR PEÑA

Desde el 16 de agosto, 2026 la Cámara de Transporte de Cuenca recibe una compensación mensual de más de USD 700 mil por concepto del subsidio de diez centavos por cada pasaje operado en el transporte urbano. Esta compensación está atada al cumplimiento de doce condiciones orientadas a mejorar la calidad del servicio. Sin embargo, en la práctica el servicio sigue igual, al punto que varios ciudadanos han interpuesto acciones judiciales para dejar sin efecto el pago del subsidio.

Teresita Bermeo, lideresa del Colectivo Ciudadano por Cuenca, denuncia que no hay suficientes puntos para recarga de tarjetas Urbania, tampoco hay puntos de recarga habilitados a las 06h00, mucho menos a las 22h00. Faltan máquinas validadoras, no hay botones de pánico, el tema de alargues de rutas no está definido. Otro inconveniente es el incremento de diez centavos en cada pasaje a partir de la segunda validación de la tarjeta, siempre que esto suceda en un intervalo de diez minutos.

Andrés, estudiante universitario, usa con frecuencia los buses, afirma que el único cambio que se ha dado es la señalética de colores en los buses, para identificar las líneas. En materia de seguridad todo sigue igual. Otros usuarios se quejan porque han debido esperar hasta 20 minutos para tomar su unidad. Los buses siguen abarrotados de pasajeros en horas pico.

Transporte urbano de Cuenca.

Uso parcial de la tarjeta en el transporte urbano

SANTO DOMINGO
POR VÍCTOR ESPINOZA

Solo un 75% de los santodomingueños hacen uso de la tarjeta para pago del pasaje urbano en tres de cinco empresas que ofrecen el servicio en la ciudad a 160 mil usuarios. Existe discrepancia entre la Compañía de Transporte General Rumiñaui y la Cooperativa Río Toachi con el Consorcio MIO conformado por las empresas: Transmetro, Ejecutrans y Tsáchila.

Miguel Guamán, gerente del Consorcio MIO informa que para el funcionamiento eficiente de la tarjeta cuentan con la primera plataforma digital homologada del Ecuador, contratada con la empresa tecnológica Transdata de Brasil con una inversión de más de USD 2 millones y aprobada por el Ministerio de Transporte (MIT).

Iván Pallaroso, presidente de MIO indica que las tres empresas asociadas cuentan con 250 buses al servicio de los usuarios de la tarjeta recargable con sólo un dólar y que se emite a través 70 farmacias de la cadena Cruz Azul. Lamenta que dos operadoras y la Empresa Municipal de Transportes no se sumen al proceso.

Eduardo Soto, gerente de la Cooperativa Río Toachi, una de las no involucradas, manifiesta que su empresa y la General Rumiñahui, contarían con otra tarjeta y otro sistema digital para el cobro de pasaje, acorde a la Ordenanza Municipal de Tránsito; mientras tanto continúan cobrando el pasaje en efectivo.

minada "Ciudad", válida en los buses de las cinco operadoras del servicio urbano. Los representantes en discrepancia dicen coincidir con esa alternativa, pero en la práctica no se concreta y todavía continúa en espera el funcionamiento de una tarjeta en un 100%.

CARACTERÍSTICAS TARJETA MÍO

-Tiene cuatro formatos: Pago normal para usuarios en general; 50% para estudiantes, discapacidades y adultos mayores.

- Reconocimiento facial que impide el uso indebido de no beneficiarios.

- El plástico no cuesta y se puede recargar con un dólar.

- Al pasarla por un validador cobra y refleja el saldo disponible.

- Los validadores están conectados con el Centro Operacional y el Centro de Recaudo, donde se refleja la cantidad de usuarios que abordaron la unidad, donde abordaron y donde se quedaron.

- El sistema realiza la distribución exacta del dinero recaudado a las cuentas de los socios de las empresas.

Revisión de tarifa urbana en marcha

LOJA
POR ELVIS MERINO

El transporte urbano de Loja insiste en la revisión de la tarifa. En días anteriores el Cabildo conoció en primer debate la propuesta de reforma a la Ordenanza 055-2018, que regula la operación del transporte urbano. La iniciativa fue presentada por los concejales Iván Ludeña, Edwin Castillo, Polibio Vélez, Adalber Gaona y Yuri Yaguana.

Como antecedente, el 21 de mayo de 2026, el Cabildo con 7 votos a favor, aprobó el veto total presentado por la alcaldesa Diana Guayanay a una propuesta previa que contemplaba el incremento de 30 a 36 centavos, siendo el proyecto archivado.

Hoy nuevamente se retomó. La propuesta pasó a la Comisión de Tránsito y hay plazo de 45 días para sistematizar los criterios expuestos en el pleno y elaborar un nuevo informe normativo. En el Cabildo se plantea establecer un valor socialmente justo para proteger la economía de sectores vulnerables.

Alvaro Labanda, gerente del Consorcio de Transportistas Urbanos, explica que el desequilibrio económico es evidente en el transporte urbano, por ello han agotado todas las instancias de diálogo con las autoridades. Señala que una nueva corrida financiera actualizando el precio del diésel a 3,20 les arroja una tarifa no menor a 54 centavos. "El transporte urbano tiene que ser sostenible y sustentable en el tiempo", enfatiza.

Alvaro Lavanda, gerente Consorcio Transportistas Urbanos.

Estudio técnico sugiere tarifa de 50 centavos

QUEVEDO
POR VÍCTOR ESPINOZA

El estudio de movilidad elaborado por técnicos de la Empresa Municipal de Transporte -Quevial-, sugiere una tarifa urbana mínima de 50 centavos, sustentada en el encarecimiento de repuestos, canasta operativa y precio del diésel.

La Asociación de Transportistas Urbanos de Quevedo informó que el estudio concluyó el pasado 29 de julio de 2026 y derivado a las mesas técnicas para su respectiva socialización. Manifiesta que el siguiente paso para viabilizar el ajuste tarifario es la revisión y actualización de la ordenanza municipal vigente desde 2017, para garantizar la sostenibilidad operativa de las unidades y asegurar un servicio adecuado.

En cambio, los integrantes de la Asamblea Local Cantonal de Quevedo no están de acuerdo con el aumento del pasaje, porque atenta contra la economía de las familias quevedeñas que atraviezan condiciones difíciles. Pese a lo sugerido por el referido estudio, no se sabe si se acatará o no; tampoco hay fecha de vigencia del nuevo valor que sigue en 30 centavos.

Transporte urbano de Quevedo.

Capacitarse ante próximo incremento de pasaje

QUITO
POR JANETH CRUZ

Desde el 1 de enero de 2027, la tarifa urbana en Quito pasará de $0,35 a $0,40. A finales del 2026, los transportistas pueden acceder a una compensación de hasta $8.000 por unidad, pero deben cumplir varios compromisos para mejorar su servicio como: GPS, control de frecuencias y velocidad, capacitación de conductores, cámaras, atención de quejas, etc.

A tres meses de la aplicación del alza varias operadoras se preparan para la nueva etapa. Por ejemplo, la Cía Semgyllfor empezó una capacitación en conjunto con la ANT, para socios y conductores con talleres y charlas de atención al usuario, dijo el conductor Byron Vergara, quien calificó la iniciativa de importante y meritoria.

Pero, mencionó el inconveniente "que nunca se acabará el correteo". ¿Por qué? "Supuestamente tenemos la caja común, pero no se aplica, con eso se acabarían los correteos", señala y comenta que en el pasado fue operador de transporte y recibió capacitaciones en atención al usuario con veedor del transporte en Venezuela y Colombia".

Luis Taimal, conductor profesional.

Luis Taimal, que forma parte de la operadora Kinara Expres y cubre rutas como Zabala-Cocotog, opina: "Sinceramente espero que haya capacitaciones para que los conductores estemos aptos para seguir laborando y prestar un mejor servicio a la comunidad".

MOTORES DE DESARROLLO – FERIA DEL TRANSPORTE TERRESTRE

BanEcuador firmó convenios con siete concesionarias automotrices para impulsar la renovación y modernización del transporte en el país. Así el Gobierno facilita el acceso a financiamiento para adquirir, renovar y mantener vehículos de transporte de pasajeros y carga. El 1 de octubre, la entidad suscribió convenios de cooperación con Toyota, Hyundai, Teojama, Grupo Roldán, Ayasa, BYD y Maresa, en el Centro Logístico de Fenacotip, en el sur de Quito. Eduardo Peña, presidente del Directorio de BanEcuador, aseguró que estos acuerdos brindan alternativas de crédito con tasas preferenciales.

Las líneas de crédito disponibles son:

BanTransporte: financiamiento desde USD 5.000 hasta 150.000 para la adquisición de vehículos nuevos destinados al transporte de carga, pasajeros, urbano, interurbano, público o privado.

Impulso Transporte: financiamiento desde USD 5.000 hasta 20.000 para capital de trabajo y necesidades de mantenimiento y operación, como cambio de llantas, reparación de equipos, adecuaciones y sistemas de seguridad de las unidades.

Nuevo Transporte: financiamiento desde USD 5.000 hasta 250.000 para la renovación de vehículos de transporte público y comercial que hayan alcanzado o superado su Vida Útil (TVU) y que formen parte del proyecto de chatarrización "Plan Nuevo Transporte".

Desde 2023, BanEcuador ha destinado USD 32,7 millones en financiamiento beneficiando a 1.510 transportistas. Mediante estas acciones, el Gobierno busca ampliar la articulación entre la banca pública y las empresas del sector automotor promoviendo su fortalecimiento económico y productivo.

QUITO

PASAJERO INCÓGNITO ¿QUÉ HACE Y PARA QUÉ SIRVE?

POR JANETH CRUZ

El Municipio de Quito utiliza una modalidad de fiscalización poco visible para los usuarios: funcionarios de la Secretaría de Movilidad se convierten en "pasajeros incógnitos" y recorren las rutas de transporte público como cualquier ciudadano. La estrategia busca comprobar directamente cómo se presta el servicio urbano y detectar infracciones que podrían pasar inadvertidas durante un control convencional, como no respetar los semáforos, incumplir las paradas establecidas, etc.

La medida llamó la atención de algunos conductores. Luis Taimal, quien conduce en la ruta Bellavista, se mostró de acuerdo con la decisión municipal y afirmó que, en los trayectos que realiza, no ha tenido inconvenientes ni con los usuarios ni con las autoridades. Con más de 30 años de experiencia como chofer profesional, su filosofía es respetar las señales de tránsito y las paradas fijadas.

Byron Vergara, chofer profesional con más de 45 años de trayectoria. Hoy cubre la ruta San Juan–Naciones Unidas y considera que la medida representa un gasto innecesario: "Con los recursos que van a pagar a los fiscalizadores deberían implementar tarjetas para evitar que el conductor tenga que recibir dinero". Además, señaló que, mientras los fiscalizadores cumplen una jornada de ocho horas, los conductores trabajan a diario desde las 05:00 hasta las 22:00. No obstante, Vergara reconoció que existen conductores que carecen de empatía hacia los pasajeros.

Byron Vergara, chofer profesional

HUAQUILLAS

FUSARIUM R4T: UNA AMENAZA A LA CADENA PRODUCTIVA DEL BANANO

POR FRANCISCO CELI

Jimmy Oviedo carga gasolina a su tráiler en El Cambio en el ingreso de Machala, ciudad conocida desde los años 80 como Capital Bananera del Mundo. Se dirige a recoger carga y como buen machaleño conoce la realidad de la economía bananera: "Toda la economía orense estaría amenazada si esa enfermedad del banano continúa sin el debido control".

Señala a Agrocalidad como responsable de los controles fallidos en la frontera, puesto que el país ya venía siendo advertido desde 2020 de la presencia del Fusarium R4T en Piura; sin embargo, el hongo se metió. Oviedo, también cree que los gremios bananeros son responsables de semejante amenaza que afectaría al transporte pesado, a trabajadores y empresarios.

El agrónomo Misael Rosales comenta que algunos bananeros sí están tomando medidas de control, pero son insuficientes si el Estado no interviene con una desinfección rigurosa. Comenta el caso de la finca bananera de la familia Aponte en la orilla del canal internacional de Zarumilla: "fumigan camiones, camionetas, motos, choferes, trabajadores, herramientas, sacos, cartones y animales. Todos los linderos de la plantación están desinfectados".

Los entrevistados coinciden en que el transporte que carga cajas a los puertos, cartones a las bananeras, fertilizantes y más, podría ser afectado si la industria bananera entra en crisis.

TUNGURAHUA

70 ANIVERSARIO DE COOPERATIVA BAÑOS

70 años de servicio, esfuerzo y compromiso.
70 años recorriendo caminos.
70 años siendo parte de tu historia.

Desde aquellos primeros buses que recorrían caminos polvorientos hasta las modernas unidades que hoy conectan ciudades y familias, hemos crecido, evolucionado y seguimos avanzando juntos.

Hoy miramos hacia atrás con orgullo y hacia el futuro con ilusión. En el presente contamos con 56 agencias a nivel nacional, servicio de encomiendas con rastreo, compra de pasajes en línea, chat en línea, todo para continuar sirviendo a nuestros fieles usuarios y turistas internacionales.

Contamos con 162 unidades modernas, muchas de doble piso y buses cama; una flota lista y dispuesta a recorrer el país con seguridad y confianza.

AMBATO

PÍLLARO TENDRÁ UN DISTRITO DE CONTROL OPERATIVO Y RTV

POR YOLANDA QUINCHE

Para un transportista, trasladarse a otro cantón para cumplir con la revisión o matriculación de su vehículo representa tiempo, combustible y horas fuera de operación. Esa realidad podría cambiar en Píllaro con la construcción del nuevo Distrito de Control Operativo y Matriculación Vehicular.

La infraestructura se construye en el sector Robalino Pamba, detrás del Mercado Mayorista y contempla una inversión superior a los USD 900 mil. Entre sus principales componentes está una línea universal de Revisión Técnica Vehicular (RTV) con equipamiento especializado.

Esta construcción abre expectativas especialmente para el sector transporte, ¿qué tipo de vehículos podrá recibir la nueva línea?, ¿Estará habilitada para transporte pesado y comercial? ¿Qué trámites podrán realizarse directamente en Píllaro? ¿Cuál será su capacidad de atención y cuándo entrará oficialmente en funcionamiento?

Para quienes viven de la carretera, el beneficio se traduce en menos desplazamientos, ahorro de tiempo y menores costos para cumplir con las obligaciones vehiculares.

Píllaro proyecta un nuevo Centro RTV

¡QUÉ VIVA CITA EXPRESS EN SUS 57 AÑOS!

57 años no se cumplen todos los días. Son 57 años de historia, de trabajo sacrificado en la carretera, de amanecidas y de esfuerzo constante.

Hoy celebramos a nuestra gran familia. Porque Cita Express es más que una cooperativa, es una familia, que ha sabido mantenerse unida en los buenos y en los malos momentos, con aciertos, con virtudes, pero también reconociendo que tenemos mucho por mejorar.

Que este nuevo aniversario nos sirva para renovar nuestro compromiso: trabajar con más responsabilidad, con más seguridad.

Con la bendición de Dios, seguiremos adelante, manteniéndonos como una de las mejores empresas a nivel provincial y nacional.

POR GLENDA REA

Música al volante: compañera de ruta para los conductores

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.

SANGOLQUÍ

La música ocupa un lugar importante en la vida del ser humano. Cada melodía puede despertar recuerdos, cambiar el estado de ánimo y convertirse en compañía infaltable. Para quienes pasan las mejores horas del día detrás del volante, la música es la mejor compañera de viaje. La canción preferida sonando el momento oportuno puede hacer más llevadero el estrés de las largas filas de vehículos atrancados en la vía, y ayudar a mentener paciencia y tranquilidad.

Este es el caso de Segundo Pachacama, conductor de camiones de carga liviana amante de la música nacional. Durante sus recorridos, no pueden faltar sus canciones preferidas y las estaciones de radio que, según cuenta, siempre tienen buenos temas musicales para acompañarlo durante la jornada.

"Para no aburrirse hay que sonreírle a la vida", es una de las frases que mejor refleja su manera de afrontar cada jornada. Considera que mantener una actitud positiva, ser carismático y brindar buen trato a la ciudadanía, son aspectos importantes en su trabajo.

Segundo Pachacama ama la música nacional.

Ser camionero no es sencillo. Las largas horas al volante, el cansancio y hasta los gastos en combustible y mantenimiento son parte de los desafíos diarios. Segundo señala que, en ocasiones, algunos clientes pretenden pagar por una carrera de carga un valor similar al de un taxi, sin considerar el tiempo y los costos que implica el servicio. A pesar de estas dificultades dice que hay que mantener actitud positiva.

Cosas curiosas e insólitas que dejan los pasajeros en los buses

Mateo Navas revisando el bus.

ICHALILLO

En los buses no solo se quedan pasajeros, también quedan historias, objetos olvidados y, en ocasiones, cosas bastante curiosas e inesperadas. Mateo Navas lleva cuatro años trabajando como oficial de bus en la empresa de Transporte CóndorVall S.A. Durante este tiempo asegura que le ha tocado encontrar -prácticamente- de todo cuando realiza la limpieza de las unidades al finalizar los turnos

Entre los objetos más insólitos que ha encontrado menciona pastillas del día después, preservativos, pipas de marihuana, dinero, celulares, pipas y hasta carteras. Objetos olvidados por propietarios no identificados.

Mateo recuerda ocasiones en las que han logrado devolver pertenencias muy importantes como billeteras, maletas y lentes. En esos casos, encontrar al propietario se convierte en una verdadera satisfacción, especialmente cuando se trata de objetos de valor o documentos personales.

Esos olvidos también reflejan la gran diversidad de pasajeros que diariamente utilizan el transporte público. Personas de diferentes edades, profesiones y condiciones sociales suben y bajan de los buses durante toda la jornada y, entre tanto movimiento, algunas pertenencias terminan quedándose en los asientos o debajo de ellos. Con cada objeto olvidado surge una historia para aquellos que tienen la suerte de recuperarlo.

Plan de chatarrización, oportunidad que el sector carrocero espera convertir en producción

AMBATO
POR YOLANDA QUINCHE

El Plan Nuevo Transporte está en marcha y los datos oficiales muestran que ya existen operaciones crediticias ejecutadas. Sin embargo, la realidad del sector carrocero revela otra dimensión de esta política pública. Sus beneficios no necesariamente llegan de manera automática a todos los actores vinculados con la renovación vehicular.

Víctor Hugo Cepeda, presidente de la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías, y Santiago Vargas, gerente de Carrocerías VARMA y representante del sector metalmecánico de Tungurahua, analizaron el alcance del Plan de Chatarrización y las dificultades que, desde la perspectiva del sector, están limitando un impacto positivo en la industria carrocera nacional, pues el movimiento generado en las plantas carroceras sigue siendo reducido, ya que algunas empresas no han fabricado unidades mediante este mecanismo y otras apenas registran una.

Garantes solidarios

Entre las principales dificultades identificaron las barreras de acceso al crédito para los transportistas, también está la competencia entre vehículos nacionales e importados, los procesos de homologación y la fabricación informal. Como alternativa, el sector propone que **BanEcuador financie directamente a los carroceros,** para que estos faciliten el financiamiento a sus clientes y así actúen como garantes solidarios, buscando ampliar el acceso al plan.

Detrás de estas propuestas existe un planteamiento central que merece ser considerado: ¿Cómo lograr que la renovación del parque automotor también genere oportunidades para la industria nacional? Esa es la oportunidad que todavía esperan ver materializarse en sus plantas de producción; que la renovación del transporte se traduzca en trabajo, producción y desarrollo para el sector carrocero.

Existe capacidad instalada y profesional.

Loja incorpora modernos buses urbanos

Existe capacidad instalada y profesional.

LOJA
POR ELVIS MERINO

Con una inversión de cerca de 2 millones 400 mil dólares, 16 socios del Consorcio de Transportistas Urbanos "Ciudad de Loja", incorporaron nuevas unidades urbanas 2026. Los usuarios reciben con beneplácito la renovación de la flota que busca fortalecer la seguridad, comodidad y buen servicio. El Consorcio agrupa a 4 empresas con 238 unidades.

Sus directivos señalan que la renovación de buses que cumplieron su vida útil es el resultado de un proceso planificado. Hoy, disponen de una moderna flota vehicular, pese a las difíciles condiciones económicas que atraviesan.

Cada bus tiene un costo aproximado de USD 150 mil. Tienen chasis Hino AK, carrocerías nacionales marca Olímpica, Guzmán y Austral. Capacidad 42 pasajeros sentados y 38 de pie. Prestan servicio en la ruta troncal o corredor central. Los socios financian sus unidades en entidades bancarias hasta 6 años plazo, con cuotas mensuales que van entre 1800 a 2000 dólares.

Precauciones a tomar en cuenta cuando fabrique la carrocería: Altura del Centro de Gravedad

CORTESÍA DE HINO (MANUAL PARA MONTAJE DE CARROCERÍAS)

El **Centro de Gravedad (CG)** es el punto donde se concentra todo el peso de una carrocería para analizar el efecto de la gravedad sobre esta. En este punto, la suma de los momentos de las fuerzas gravitatorias que actúan sobre cada parte del cuerpo es igual a cero.

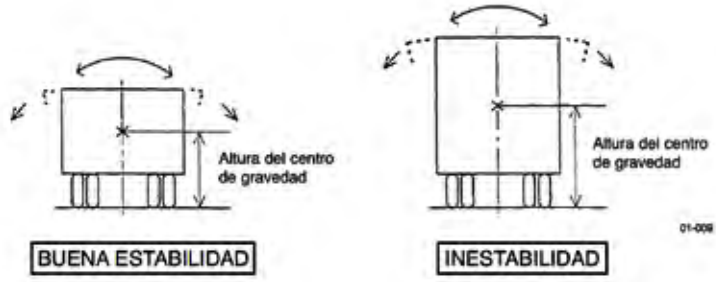
• Altura del centro de gravedad desde el suelo. **Un centro de gravedad alto causa inestabilidad:** La altura del centro de gravedad tiene mayor impacto en la conducción y maniobrabilidad del bus. Por ello, para conducir con seguridad asegúrese de que esta altura en su carrocería, no exceda el límite especificado.

• **El límite de la altura máxima** especificado en el manual del fabricante de la carrocería asegura que el vehículo descargado mantenga el equilibrio hasta el ángulo de inclinación lateral de 35°. Es obligatorio que el diseño no supere esta altura técnica para operar de manera segura.

• **Impacto directo en la seguridad y la conducción:** La altura del centro de gravedad desde el suelo es el factor determinante en la maniobrabilidad del autobús. Un centro de gravedad elevado incrementa el balanceo de la carrocería y compromete la adherencia de los neumáticos al suelo.

• **Importancia del cálculo estructural:** Es fundamental calcular la posición final del centro de gravedad sumando el peso de perfiles, cristales, asientos y componentes superiores antes de ensamblar, evitando modificaciones posteriores que pongan en riesgo la seguridad del vehículo.

• **Si la altura excede el límite especificado,** debe tomar medidas para reducir la altura y llevarla a los límites especificados en el manual de montaje de la carrocería. Esto lo puede hacer modificando el diseño de su carrocería.



BuenViaje
LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL
ELIGE NUESTRAS REDES SOCIALES PARA IMPULSAR TU MARCA
Conectamos tu marca con una audiencia especializada en transporte, logística y movilidad a nivel nacional.
REELS
Videos dinámicos que captan la atención y generan impacto.
CARRUSELES DE FOTOS
Historias visuales que informan, inspiran y conectan.
LÁMINAS
Diseños profesionales para comunicar tu mensaje con claridad y estilo.
MICROCONTENIDOS
Mensajes breves y efectivos ideales para redes sociales y campañas digitales.
PUBLICIDAD
En redes sociales y en nuestra web.
TU MARCA AQUÍ
El transporte impulsa el desarrollo del país
Espacio a elección en
revistabuenviaje.com.ec
COTIZA AHORA
099 981 8639
VISIBILIDAD QUE GENERA CONFIANZA, CONECTA Y VENDE.
TU MARCA, EN BUENAS MANOS.

DAYANA VALENTINA RODRIGUEZ

Tiene 26 años, nació en Quito. Actualmente estudia Fisioterapia y combina su formación profesional con su pasión por el modelaje. Se caracteriza por ser una joven perseverante, carismática y segura de sí misma, que busca crecer constantemente tanto en lo personal como en lo profesional.

En el mundo del modelaje ha encontrado una forma de expresar su personalidad y creatividad frente a las cámaras. Para ella, ser modelo no significa únicamente cuidar la imagen, sino también transmitir emociones, seguridad y autenticidad. Cada sesión representa una oportunidad para aprender, experimentar y seguir construyendo su propia identidad.

Como estudiante de Fisioterapia, siente un profundo interés por el bienestar y la recuperación de las personas. Su objetivo es convertirse en una profesional preparada, responsable y comprometida, capaz de acompañar a sus pacientes durante sus procesos de recuperación con conocimientos, paciencia y dedicación.

Uno de los aspectos que más destaca de su personalidad es la empatía hacia las personas con discapacidad. Valentina considera que cada persona merece ser tratada con respeto, comprensión e igualdad. Desea utilizar sus conocimientos para contribuir a mejorar su calidad de vida y ayudarles a alcanzar una mayor independencia.

"No existen límites cuando caminamos con confianza, perseguimos nuestros sueños y aprendemos a ver en cada persona una historia que merece ser escuchada."

LA CHICA DE LA PORTADA
es un auspicio de:

durallanta®

LOS DIOSES DEL REENCAUCHE

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

MAYOR TORQUE
MODELOS 2027
MAN
www.mancamiones.com.ec
MAN
TGS 33/480 (VOLQUETA)
CAPACIDAD DESDE
12 - 16 M³
AT | MANUAL AUTOMATIZADA
INTARDER 6 POSICIONES
POTENCIA
480 CV
QUITO - CUENCA - YANTZAZA
www.mancamiones.com.ec

www.**vehicentro**.com

2	7	2	42
décadas	marcas	países	showrooms

Rentabilidad / Respaldo / Repuestos

VEHICENTRO
Ecuador - Colombia