

PARA GRADOS ACADÉMICOS DE LICENCIADOS (TERCER NIVEL)

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

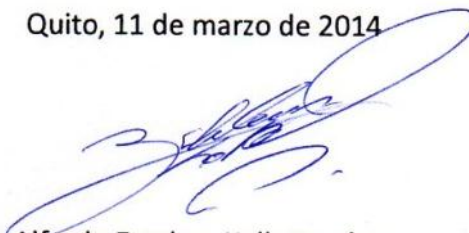
DECLARACIÓN y AUTORIZACIÓN

Yo, **ALFREDO ESTEBAN KOLB RAMÍREZ** C.I. **1712336120** autor del trabajo de graduación intitulado: **"Análisis y diagnóstico de 3 rutas turísticas enfocadas al moto-turismo en el Ecuador"**, previa a la obtención del grado académico de **INGENIERO EN ECOTURISMO Y GUÍA DE TURISMO NACIONAL** en la Facultad de **Ciencias Humanas**:

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de Universidad.

Quito, 11 de marzo de 2014

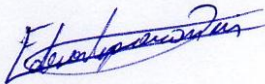


Alfredo Esteban Kolb Ramírez

C.I. 1712336120

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE HOTELERÍA Y TURISMO

Yo, Mtr. Edison Cupuerán, director de esta disertación, certifico que el Sr. Alfredo Esteban Kolb Ramírez ha realizado con mi dirección el trabajo titulado "Análisis y diagnóstico de 3 rutas turísticas enfocadas al moto-turismo en el Ecuador", de conformidad con las disposiciones del Reglamento de Grados de la PUCE. Autorizo la presentación del informe debidamente revisado y encuadernado para la calificación respectiva.



Mtr. Edison Cupuerán

Quito, marzo de 2014

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE HOTELERÍA Y TURISMO**

**TESIS PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERO EN ECOTURISMO Y GUÍA DE TURISMO NACIONAL**

**“ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE 3 RUTAS TURÍSTICAS ENFOCADAS
AL MOTO-TURISMO EN EL ECUADOR”**

DIRECTOR: ÉDISON CUPUERAN

ALFREDO ESTEBAN KOLB RAMÍREZ

QUITO, 2013-2014

DEDICATORIA

El presente esfuerzo se lo dedico a mis padres ya que gracias a su apoyo incondicional logre este objetivo en mi vida. De igual manera a mis abuelos, tíos y en general a toda mi familia quienes estuvieron presentes siempre con sus consejos y ayudas.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mis padres por el infinito apoyo y confianza vertida en mí. A mis abuelos por guiarme durante mi vida estudiantil. A Cerezo quien es un pilar fundamental en mi vida y me apoyo enormemente durante este trabajo. A mi director de tesis y en general a los profesores que me supieron brindar su conocimiento y amistad.

TABLA DE CONTENIDOS

DEDICATORIA.....	II
AGRADECIMIENTO.....	III
TABLA DE CONTENIDOS.....	IV
CONTENIDO DE TABLAS.....	VIII
CONTENIDO DE GRÁFICOS.....	IX
CONTENIDO DE ANEXOS.....	X
CAPITULO I: INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. Justificación.....	1
1.2. Planteamiento sintético del problema.....	2
1.3. Objetivos.....	3
1.3.1. General.....	3
1.3.2. Específicos.....	3
1.4. Hipótesis.....	3
1.5. Marco Teórico y Referencial.....	3
1.5.1. Antecedentes o marco referencial.....	3
1.5.2. Marco Teórico.....	5
1.6. Metodología.....	9
1.6.1. Selección y obtención de la muestra.....	9
1.6.2. Modelo de encuesta.....	10
CAPITULO II: MOTO-TURISMO.....	11
2.1. Evolución del Moto-turismo global.....	11
2.1.1. Inicios y desarrollo del Moto-turismo.....	11

2.1.2.	Moto-turismo en la actualidad	12
2.1.2.1.	Eventos de Marcas	13
2.1.2.2.	Eventos particulares	13
2.1.2.3.	Paquetes y Salidas Moto-Turísticas	14
2.1.3.	Situación regional del Moto turismo.....	15
2.2.	Moto Turismo en el Ecuador	17
2.2.1.	Abanico y clasificación de modelos de motocicleta	17
2.2.2.	Clasificación del Moto-turismo en Ecuador	21
2.2.2.1.	Eventos particulares	22
2.2.2.2.	Eventos de Marcas	22
2.2.2.3.	Paquetes y Salidas Moto-Turísticas	23
2.2.3.	Eventos y actualidad del Moto-turismo en Ecuador	24
2.2.3.1.	Eventos particulares	24
2.2.3.2.	Eventos de Marca.....	25
2.2.3.3.	Paquetes y Salidas Moto-Turísticas	27
2.3.	Problemas del Moto-turismo	28
2.3.1.	Subdesarrollo	28
2.3.1.1.	Factores Causantes	30
2.3.1.2.	Consecuencias.....	32
2.3.2.	Gobierno y Promoción.....	33
CAPITULO III: ECUADOR, UN DESTINO MOTO-TURÍSTICO		36
3.1.	Oferta	36
3.1.1.	Empresas orientadas al Moto-turismo.....	37
3.1.2.	Modelo de Negocio	38

3.1.2.1.	Eventos de Marca.....	38
3.1.2.2.	Eventos Particulares.....	39
3.1.2.3.	Paquetes Moto-turísticos.....	40
3.2.	Demanda.....	42
3.2.1.	Análisis del mercado.....	43
3.2.1.1.	Datos Generales.....	43
3.2.1.2.	Análisis financiero.....	49
3.2.2.	Perfil de Moto-turista.....	51
3.3.	Necesidades del Moto-turismo.....	56
3.3.1.	Calidades de las vías.....	56
3.3.2.	Seguridad.....	57
3.3.3.	Logística.....	59
3.3.3.1.	Hospedaje.....	60
3.3.3.2.	Alimentación.....	62
3.4.	Atractivos enfocados al Moto-turismo.....	65
3.4.1.	Sierra.....	69
3.4.2.	Costa.....	70
3.4.3.	Amazonía.....	71
CAPITULO IV: PROPUESTA DE 3 RUTAS PARA MOTO-TURISMO.....		73
4.1.	Modelo de Rutas.....	73
4.1.1.	Ruta 1: Ecuador Andes Enduro.....	74
4.1.2.	Ruta 2: Aventura Sierra-Mar/ Sierra-Mar Adventure.....	77
4.1.3.	RUTA 3:ThreeWorld / Tres Mundos.....	82
4.2.	Formas de Comercialización.....	88

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	90
6. BIBLIOGRAFIA	93
6.1. Libros	93
6.2. Revistas y Artículos	93
6.3. Internet	95
6.4. Videos	99
6.5. Entrevistas.....	100
7. ANEXOS.....	100

CONTENIDO DE TABLAS

1. Tabla - Eventos mundiales de marcas de motocicleta.....	13
2. Tabla - Eventos particulares mundiales de motocicleta	13
3. Tabla - Precios promedios por día de moto-tour en países de la región.....	17
4. Tabla- Clasificación de modelos de motocicleta.....	20
5. Tabla- Eventos particulares de motocicleta.....	25
6. Tabla- Marcas de motocicletas presentes en el Ecuador	26
7. Tabla - Presupuesto de marketing para categorías de turismo en Ecuador	34
8. Tabla – Mercados extranjeros emisores de turistas para el Ecuador.....	43
9. Tabla – Línea de productos de la Actividad Turística de Deporte y Aventura	48
10. Tabla – Porcentaje de gasto para Transporte con fines Turísticos	48
11. Tabla – Marca y Modelo de motocicleta que posee el Encuestado.....	53
12. Tabla – Preferencia de duración de un Moto-tour en días.....	54
13. Tabla – Porcentaje de atractivos turísticos pertenecientes a cada Jerarquía	67
14. Tabla – Pisos Climáticos y su relación con las Regiones naturales del Ecuador	68

CONTENIDO DE GRÁFICOS

1. Gráfico – Actividades realizadas durante la estancia de turistas no residentes.....	45
2. Gráfico – Actividades realizadas por turistas nacionales	47
3. Gráfico – Percepción de seguridad de la ciudadanía ecuatoriana	58
4. Gráfico – Nivel de satisfacción de servicios turísticos a turistas no residentes	58
5. Gráfico – Porcentaje de participación de los tipos de alojamiento	61
6. Gráfico – Porcentaje actividades relacionadas al Turismo	63
7. Gráfico – Categorización de establecimientos de alimentación y bebida	64
8. Gráfico – Puntaje de atractivos turísticos por Provincia	66
9. Gráfico – Estado de conservación de atractivos turísticos	67

CONTENIDO DE ANEXOS

1. Anexo – Modelo de Encuesta (Español)	100
2. Anexo – Modelos de motocicleta más aptos para el Moto-turismo	105
3. Anexo – Resultados de la encuesta	107
4. Anexo – Atractivos Gastronómicos de la Sierra	118
5. Anexo – Atractivos de tipo Manifestación Cultural de la Sierra.....	120
6. Anexo – Atractivos de tipo Sitio Natural de la Sierra.....	122
7. Anexo - Atractivos Gastronómicos de la Costa	124
8. Anexo - Atractivos de tipo Manifestación Cultural de la Costa.....	125
9. Anexo - Atractivos de tipo Sitio Natural de la Costa	126
10. Anexo - Atractivos Gastronómicos de la Amazonía	127
11. Anexo - Atractivos de tipo Manifestación Cultural de la Amazonia	128
12. Anexo - Atractivos de tipo Sitio Natural de la Amazonía.....	129

CAPÍTULO I

CAPITULO I: INTRODUCCIÓN

1.1. Justificación

Al mirar el abanico de oferta turística del país, se entiende que el turismo nacional no ha evolucionado al ritmo que debería hacerlo, más bien se ha adaptado a las características sobresalientes del Ecuador, como son principalmente cultura y biodiversidad. Por tal motivo la investigación y creación de nuevas formas de turismo es sumamente necesario para un país, con el fin de mantenerse a nivel competitivo con otros destinos mundiales. La competencia turística crea nuevos productos o fortalece los ya existentes, se capta nuevas tendencias lo que finalmente repercute en un crecimiento turístico. El moto-turismo, actividad poco explotada en el Ecuador con tendencias crecientes en la región y en el mundo entero, tendría una gran acogida en nuestro país debido a la mega diversidad atrayendo a turistas internacionales e incentivando al turista nacional a visitarlo. Al ser un producto turístico nuevo, se captará un nicho de mercado nuevo, haciendo del moto-turismo una nueva opción para visitar el Ecuador.

Al promocionar al Ecuador como país megadiverso la mayor parte de la captación de mercado está dirigida a un turismo orientado a reconocer y valorar recursos turísticos únicos, a eso se debe sumar que el viajar en motocicleta sea una opción complementaria. Sin embargo se debe recordar que la señalización y divulgación de atractivos es todavía un punto débil de nuestro turismo y poco o nada se ha hecho para analizar que busca el motociclista al momento de viajar. Es necesario estudiar la forma como Ecuador podría captar este mercado dando un mensaje claro de sostenibilidad y experiencias. Conjuntamente encontrar el apoyo de la empresa privada, hacerles entender que si es lucrativo el organizar eventos, publicidad y carreras, como se hace alrededor del mundo, de esta forma se lograría resaltar en el abanico de moto-turismo sudamericano.

Para fijar una oferta se debe establecer los principios teóricos de dicha actividad, con el fin de tener las bases suficientes que demuestren al Ecuador como destino moto-turístico. Localmente ya se lo ha venido desarrollando de forma empírica sin un sustento técnico que explore el potencial y características de dicha actividad. Todo esto se ha visto manifestado en la generación de rutas para moto-turismo desarrolladas por aficionados, las cuales podrían ser

considerados como la base para establecer rutas turísticas con sustento técnico. Por tal motivo es necesario la planificación y un debido estudio que refleje la situación actual de estas rutas y su potencial como una ruta fija para el moto-turismo.

Personalmente como aficionado al motociclismo he experimentado la falta de preparación del país hacia el moto-turismo, motivándome a estudiar y plantear rutas aptas para dicha actividad. Es necesario el desarrollar este tema en base a lo existente y con ejemplos mundiales, ambos aplicados a las características del Ecuador. He visto un potencial extraordinario, al igual que muchas empresas fabricantes de motocicletas que apuntan su oferta hacia nuestro mercado. Recientemente dichas empresas han tomado la iniciativa de realizar días de congregación de motociclistas en diferentes ciudades a lo largo del Ecuador, siendo este un ejemplo de la factibilidad de este tipo de turismo .

1.2. Planteamiento sintético del problema

El motociclismo ha evolucionado a nivel global, tanto en modelos como en adeptos, muchas personas optan en la actualidad al motociclismo como opción de vida como corredores profesionales, organizadores de carreras y eventos, almacenes y como hobby. Lamentablemente en Ecuador muchas de estas formas de desarrollo motociclístico no existen o apenas se están formando, inclusive regionalmente nuestros países vecinos están mucho más desarrollados en lo referente a esta actividad. Pero a pesar de ello nuevas marcas y empresas han apostado por el Ecuador, con ello llego una nueva ola de interés que finalmente conlleva a la divulgación y promoción de la motocicleta como objeto de trabajo, transporte y diversión. Este estudio surge de la necesidad de delimitar y definir al moto-turismo como una posible actividad turística en el país. Se analizará la postura del Ecuador hacia esta actividad turísticamente hablando, investigando que se ha hecho para potenciarlo y captar este mercado nacional e internacional creciente; con ello resaltar las falencias y aprovechar los potenciales de un Ecuador famosos por sus 4 mundos.

Además se investigara a empresas relacionadas al ámbito, analizando su forma directa o indirecta de realizar moto-turismo. Todo esto finalmente servirá para delimitar con criterio técnico 3 rutas en el Ecuador continental, en donde se reflejen por una parte los atractivos

turísticos de un país megadiverso, y por otro lado un país que brinde al motociclista las seguridades necesarias para tener una experiencia inolvidable.

1.3. Objetivos

1.3.1. General

- Analizar la situación del moto-turismo del Ecuador continental, con enfoques a delimitar y diagnosticar 3 nuevas rutas que satisfagan los intereses del turismo de motocicleta.

1.3.2. Específicos

- Entender gracias a información comparativa la situación del Moto turismo en general y su presencia y desarrollo en el país.
- Determinar y analizar los recursos, herramientas y oportunidades para realizar moto-turismo en el Ecuador.
- Hallar datos estadísticos que certifiquen la viabilidad y estructuración de 3 rutas enfocadas al moto-turismo.

1.4. Hipótesis

La falta de organización y planificación relacionado al moto-turismo en el Ecuador correspondería al poco interés tanto por parte de la empresa privada como por el estado, de invertir recursos y tiempo en esta actividad, repercutiendo en un desarrollo limitado y un nicho ignorado en el mercado del turismo.

1.5. Marco Teórico y Referencial

1.5.1. Antecedentes o marco referencial

El moto-turismo existe hace algunos años aunque recién se lo denomina de esta manera, en Europa las empresas que ofrecen alquiler de motocicletas y bikingtours¹ alrededor

¹**Bikingtours.**-Sinónimo de moto-turismo, término usado en la comunidad motociclística. (Swoboda, 2013)

del continente ya están muy bien asentadas, llegando hasta el nivel de ofrecer alquiler hasta por marca o modelo de motocicleta y tours hacia otros continentes vecinos. Argentina, Perú, Brasil son países que también están establecidos en el moto-turismo, fusionando varios tipos de turismo con el viajar en moto. (Edelweiss, 2013).

Debido a la posición y morfología geográfica del Ecuador, el término “megadiversidad” es algo habitual, ya que se cuenta con un sin número de ecosistemas y culturas que hacen del Ecuador un destino sobresaliente y muy apetecido para el ecoturismo. El gobierno se ha esforzado para que Ecuador sea reconocido como un destino ecoturístico y no como un destino de turismo de masas (Ministerio de Turismo, 2011). Muchas veces la megadiversidad es sinónimo de fragilidad y el Ecuador no es la excepción, se debe manejar cualquier actividad turística con una normativa aplicada al lugar y a la actividad misma, garantizando de esta manera la sostenibilidad.

Existe en el país un sin número de destinos para realizar varios tipos de motociclismo (enduro², aventura³, motocross⁴, etc.), pero no se ha manejado de una forma técnica apropiada, creando con ello conflictos todavía latentes de esta actividad. La variante del motociclismo de enduro muy común en el Ecuador, debido a los lugares que se recorren, involucran al motociclista en la vida de campo, muchas veces con y sin intención se ingresa a áreas protegidas donde sus senderos son más delicados, a pesar que los guarda-bosques y los enduristas están conscientes de ello no se percatan la huella ambiental que puede dejar una sola motocicleta en un ambiente delicado (Merchán, 2012). Además al momento de trasladarse por vías de tercer orden, es frecuente encontrarse con puertas que a pesar que deberían ser públicas están cerradas, con el objetivo de imposibilitar el ingreso a una propiedad privada o el paso cerca de ella.

La mejora en las vías o carreteras en los últimos años benefician totalmente al motociclismo, capta nuevos adeptos y posibles clientes. La facilidad de poder trasladarse de cualquiera de las 3 regiones continentales en menos de 4 horas además de tener varias rutas

²**Enduro.**-Modalidad del motociclismo que se practica a campo travieso (Swoboda, 2013)

³**Aventura.**- Modalidad del motociclismo que une el viaje en carretera y campo traviesa (Adventuretouringmotorcycle, 2013)

⁴**Motocross.**- Modalidad del motociclismo que se practica en circuitos cerrados y saltos (Swoboda, 2013)

alternas hacia un mismo punto, crean un universo casi infinito de opciones el momento de montarse a una motocicleta y salir de viaje, sin olvidarse que los motociclistas son atraídos inmediatamente por las constantes curvas, sube y baja en altura y cambio continuo de ambientes característicos del Ecuador.

En cuanto a estudios previos no existe bajo la rama del motociclismo, pero si se han planteado varias tesis sobre rutas orientadas hacia lugares o segmentos específicos como es “Propuesta para elaborar una ruta eco turística en la zona oriental del cantón Salcedo”, “Propuesta de rutas turísticas para turismo juvenil nacional en la zona Sierra Centro (Ambato – Quito)” realizadas en la PUCE-Q por los señores Gioconda Coello y Juan Montenegro respectivamente. Es necesario que se capte y organice este mercado, al igual que lo hacen países vecinos. Regionalmente ya existe esta tendencia que ofrece tanto el alquiler de motocicleta y tours para extranjeros, además de organizar eventos y viajes internos.

En cuanto a materia motociclística nacionalmente se realizan cursos de seguridad y capacitación, competencias nacional e internacional, eventos y encuentros anuales que reflejan el creciente interés en la motocicleta. Ricardo Rocco director de la AEMOTO (Asociación Ecuatoriana de Motociclistas) ha sido un pionero en este sector y ha luchado por crear una cultura motociclista en el Ecuador, él tiene varias publicaciones sobre viajes realizados y experiencias a lo largo de su vida.

1.5.2. Marco Teórico

El turismo según su definición exacta es una actividad realizada por personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año con fines varios (Organización Mundial de Turismo, 1994). Esta actividad económica en el Ecuador es una fuente importante de divisas alrededor de USD 850 millones en el 2011 (Ministerio de Turismo, 2011) con crecimiento exponencial previsto para el 2013 del 6.5% (Calderón, 2012).

A nivel local y mundial, el turismo debe su actual desarrollo principalmente al avance constante de las comunicaciones y de los medios de transporte, los cuales fueron determinantes al ampliar el rango de promoción y la posibilidad de llegar a nuevas regiones

(Sancho,1998: 11,12). El transporte es un pilar fundamental que está estrictamente ligado al turismo, considerado como un elemento de los gastos principales que implica la actividad turística, también puede llegar a ser el atractivo mismo (ej. Cruceros, circuitos combinados, ferrocarril, camper, motocicleta, etc.). El hecho de viajar en un medio motorizado de transporte, muchas veces se convierte en el principal motivo para realizar el viaje, ya que esto implica una experiencia llena de nuevas vivencias y aprendizajes al recorrer el camino.

Los mercados turísticos en búsqueda de nuevas vivencias llevan al turismo a actividades que anteriormente se podían pasar por alto, es por eso que los expertos señalan que las tendencias están apuntando a dos tipos de turismo, estas tendencias tienen la particularidad de llegar a ser totalmente opuestas. Por un lado el turismo económicamente barato y por el otro el turismo especializado (Posada, 2012). Por tal razón el turismo está sufriendo una diversificación de la oferta, donde el ofertante crea paquetes que abarquen los puntos de interés de masa a menor precio, y, puntos de interés específicos o especializados con clientes que estén dispuestos a pagar por el mismo. Según Erik Cohen (2005) autor de “Las principales tendencias en el turismo contemporáneo”, explica que la globalización ha sido una de las más fuertes influencias en el turismo al divulgar todo tipo de turismo y atractivos. Debido a ello destinos especializados han tenido que formar estrategias que ayuden a separarse de las multitudes o los denominados “post-turistas” que no profundizan en el origen de las atracciones.

El moto-turismo es un tipo de turismo especializado que ha surgido recientemente, para entender al mismo se debe analizar primero 2 conceptos macro, RUTA y MOTOCICLETA. Por un lado las rutas han sido el principal medio de intercambio de conocimiento y bienes materiales desde el principio de los tiempos. Es así como han generado a lo largo de miles de años la apertura comercial entre países o naciones distantes. La ruta se la puede definir tan sencillo como el itinerario que une 2 destinos (China Radio International, 2012). Con el desarrollo global y el surgimiento del turismo, las rutas obtuvieron una nueva perspectiva, esta vez con fines de ocio. Una ruta turística principalmente se compone de un conjunto de atractivos relacionadas y organizadas entre sí, con forma de red, dentro de una región determinada. Las rutas aplicadas al turismo intentan satisfacer el interés o expectativa del turista hacia un lugar o situación determinada, donde es básico el desplazamiento en la

búsqueda de elementos de interés. La creación de varios tipos de rutas turísticas evidencia que, en la actualidad, las estrategias locales de desarrollo se realizan de acuerdo con las tendencias globales del turismo internacional (Hernández, 2011: 226).

El otro concepto macro “la Motocicleta”, se entiende que fue creada en Alemania 1885 por Wilhelm Maybach y Gottlieb Daimler con 2 ruedas de madera y un motor de combustión interna (Cobiella, 2011). El aumento de marcas de motocicletas se dio a principios y mediados del siglo XIX en Europa, EEUU y Japón, con modelos básicos que satisfacían solo la necesidad de movilidad (Motorcyclespecs, 2011). Poco a poco la rivalidad fue creciendo y el único modo de averiguar la reputación de las marcas fue en la pista de carreras, este acontecimiento dio el primer impulso a que la industria enfoque sus esfuerzos a producir nuevas tecnologías y mejoras mecánicas con cada modelo. Los estilos también han variado en el transcurso del tiempo, se tiende a fabricar motocicletas más versátiles y que satisfagan necesidades o gustos específicos. En la actualidad la industria motociclística sufre de un dinamismo continuo en sus modelos, existe esta tendencia de crear un modelo para cada necesidad y prácticamente todos los años llegan nuevas características pioneras en el sector (Motorcyclespecs, 2011).

Nuevas disciplinas y categorías han aparecido al mismo ritmo que nuevos modelos, actualmente se puede clasificar el motociclismo en 2 grandes grupos. Por un lado las callejeras con motores generalmente sobre los 500cc y características aerodinámicas más definidas, y por el otro, las off-road⁵ que es toda motocicleta que es diseñada para caminos fuera del pavimentado o primer orden. Todos los estilos de motociclismo deben su aparición gracias a una constante competencia entre marcas por ser la número uno, buscan crear la motocicleta + rápida, + ligera, + eficiente, + innovadora del mercado. Un ejemplo de lo dicho anteriormente es el target de la marca KTM, esta empresa no intenta lucirse en todos los estilos motociclisticos, más bien apuntan a lo que ellos representan, en este caso el segmento off-road (KTM.com, 2012).

⁵**Off-road.**-Termino usado para describir manejar sobre superficies no pavimentadas, o como características de vehículos para condiciones de terreno difícil. (Uttley, 2013)

Una vez entendido las rutas y el motociclismo por separado, es más fácil comprender el Moto-Turismo como un solo concepto. A pesar que esta actividad no tiene una definición científica exacta, se la puede entender como una forma de turismo especializado, parte del turismo de deporte, naturaleza y aventura (Nasser, 1994), que involucra trasladarse entre destinos o atractivos con una motocicleta, siendo la principal motivación el conducir la misma a través de nuevas culturas y parajes.

El plantear una ruta turística enfocada en el Moto-turismo involucra a varios campos de estudio que resuman a una actividad que está surgiendo en el Ecuador. A nivel un poco más amplio este tipo de turismo ha ganado adeptos en el continente, debido principalmente a competencias (ej., Dakar) y la divulgación de viajes emprendidos por aventureros a lo largo de Sudamérica, que son divulgados por la web, televisión y libros (Guerrero, Triviño, Villacis, 2012:pag.20,21,26,27). En el caso particular del Ecuador, las tendencias han creado un mercado para el moto-turismo, varios factores han contribuido a dicha evolución, entre ellas las carreteras, atractivos y sobre todo la promoción el Ecuador como un país con 4 mundos, llama la atención nacional e internacionalmente. Basado en esta primicia la ruta turística enfocada en el Moto-Turismo debe tener cualidades y características especializadas que formen un atractivo global y no una versión adaptada al mismo (Gallardo, 2013).

Los elementos que deben considerarse para el motociclismo y a la vez en el moto-turismo son:

- Algún tipo de itinerario, no necesariamente fijo, pero con referencias puntos de comunicación. Estos no necesitan estar en todos los destinos pero debe estar presentes a lo largo de la ruta.
- Tener experiencia en este tipo de vehículos y si es posible tener un curso de manejo de motocicleta.
- Puntos de pernoctación debe recalcar puntos estratégicos de información, mecánica, atractivos, emergencia.
- Saber características de la conducción en motocicleta como es verificaciones mecánicas, mayor detalle a manchas u objetos extraños en la vía , adelantamientos, cruces, etc (Rocco, 2012)

Finalmente se debe recalcar que el moto-turismo puede ser hecho de 2 maneras totalmente diferentes. La primera es por medio de un guía que les lleve a los lugares predestinados, de esta forma se tiene organizado un itinerario fijo. Por otro lado existe la posibilidad de simplemente conducir la motocicleta hasta un cierto destino, la forma de llegar y todo lo que implica (alimentación, pernoctación, atractivos) de ese trayecto queda totalmente a disposición y suerte de los viajeros (Swoboda, 2013).

1.6. Metodología

Para la realización de la tesis de grado el proceso de investigación es totalmente exploratorio basado en un análisis cualitativo para determinar las características de esta nueva propuesta de turismo alternativo, además cuantitativo para definir sus posibilidades de desarrollo, tomando en cuenta la escasa información de temas relacionados. Por su parte los Métodos de Investigación a utilizarse son estadísticos, basándose en números actuales del turismo y la práctica del motociclismo. El enfoque deductivo, toma en cuenta que la información recolectada a partir de personas involucradas en la rama, mientras que luego se lo desarrollará desde la obtención de información general de la actividad relacionada a las motocicletas en el país, para de esta manera concluir en detalles o resultados particulares. La información obtenida será en base a datos bibliográficos, entrevistas, redes sociales, internet, revistas especializadas, estadísticas y una encuesta las mismas que servirán para conseguir datos concluyentes y por ende un correcto desarrollo del tema de la disertación.

1.6.1. Selección y obtención de la muestra

Para realizar la encuesta se selección de la muestra se la hizo de la siguiente manera. Se tomó en cuenta el universo de motocicletas registradas en la ciudad de Quito, a partir de ello se da preferencia a encuestar a personas que estén relacionadas al tema y turistas extranjeros que hayan realizado moto-turismo en el Ecuador. La encuesta fue realizada de manera personal y con la ayuda de gente conocida que se desenvuelve en la rama del motociclismo. Usando la siguiente fórmula para calcular la muestra:

$$n = \frac{N\sigma^2Z^2}{(N-1)e^2 + \sigma^2Z^2}$$

Dónde:

N = Tamaño del universo	17 500
σ = Desviación estándar de la población	0.5
Z = Nivele de confianza	90%
e = Límite aceptable de error muestral	0.5%
n = Tamaño de la muestra	<u>267</u>

1.6.2. Modelo de encuesta

Se efectuaron 18 preguntas formuladas de manera abierta y cerrada, que tenían como objetivo responder a temas varios a lo largo de la tesis. Se planteó la encuesta con 2 macro temas para definir el Perfil del Moto-Turista e indicativos para Plantear las Rutas. De la misma manera la encuesta fue traducida al idioma Inglés para encuestar a extranjeros (Anexo 1).

CAPITULO II

CAPITULO II: MOTO-TURISMO

2.1. Evolución del Moto-turismo global

A pesar que ha existido una evolución tangible del Moto-turismo no existe una fecha que determine el inicio del mismo. Varios factores externos e internos del motociclismo han proporcionado las herramientas adecuadas para mantener hasta la actualidad una evolución continua que a pesar que es algo difícil de plantear si puede ser percibida.

La globalización tiene un factor fundamental, se homogeneiza o se repite eventos, viajes, shows de todas partes del mundo, y gracias a ello las marcas tanto de motocicletas como empresas relacionadas al moto-turismo llegaron a evolucionar a los gustos y necesidades de un motociclista amateur y también de un profesional.

2.1.1. Inicios y desarrollo del Moto-turismo

El moto turismo se remonta a la necesidad instintiva del ser humano, que es viajar y explorar el mundo. En la página web “Live More Awsome” dedicada a la motivación y ayuda social, describen porque viajar no solo es placentero sino además te ayuda a crecer como ser humano; especifican 9 puntos siendo estos: la perspectiva, educación, sanación, confianza, nuevas formas de ver, cambio de hábito, apreciación, auto-descubrimiento y conexión. Muchas personas afirman que posterior aun viaje de estilo más aventurero, la gente regresa cambiada en todo sentido, y el moto-turismo es una de las herramientas que ayuda a lograr esto (HorizonsUnlimited, 2013).

El moto-turismo no es más que una forma alternativa de turismo, y debido a su evolución, eventos y tours relacionados al mismo se están convirtiendo cada vez más popular en todas las edades (Berić, JovičićyĐorđević, 2012). Existe un extraño vinculo sentimental con los modos de transporte, ya que además de su funcionalidad llegan a ser objetos de afecto (Prideaux y Carson, 2011). Es por eso que la gente que le apasiona el viajar, dice que la motocicleta tiene una mística especial que no se compara a otro forma de transporte, el hecho de sentir el viento y vivir un poco más cerca todo lo que sucede en un viaje lo vuelve por una lado más peligroso pero por otro más entretenido. Una entrevista a un viajero “Atlas Rider”

que viaja alrededor del mundo en su motocicleta comenta que la simplicidad es lo interesante, ya que el viaje se limita mucho al equipaje que se puede llevar, de esta manera se ve el diario vivir de una manera diferente, tal vez más tranquila. (Atlas Rider, 2013)

La historia del moto-turismo no está establecida debido principalmente a que es una ramificación de varios términos tanto turísticos como motociclísticos. El primer viaje en motocicleta registrado en un libro es de Carl Stearns Clancy desde 1912 a 1913 llamado "Motorcycle Adventurer: First Motorcyclist To Ride Around The World" una verdadera odisea debido a las nulas ayudas tecnológicas (GPS, Internet, Telefonía celular, etc) y ausencia de estaciones gasolineras y mecánicas. De ahí en adelante el constante desarrollo y mejoras en motocicletas permitieron a más aventureros realizar el sueño de sus vidas, viajar por el mundo en su motocicleta. En el año de 1973 un escritor Inglés de raíces alemanes emprendió un viaje de 4 años atravesando 45 países, algunos de ellos inmersos en conflictos bélicos, y recorrió más de 100.000 kilómetros. Al finalizar su viaje decidió escribir un libro sobre sus vivencias llamado "Jupiter Travels" que es considerado la guía básica de viajes en motocicleta (McGregor y Boorman, 2001).

2.1.2. Moto-turismo en la actualidad

La situación del Moto-turismo a pesar de las crisis económicas mundiales recientes, se ha tornado un fenómeno creciente (Rand, 2013). Por tal motivo turistas viajan alrededor del mundo y planifican sus vacaciones para practicar sus actividades y hobbies en otro país, región o ambiente.

La actualidad Moto-turística se ve reflejada por la tendencias descritas en páginas web de aficionados y marcas oficiales, empresas que venden paquetes Moto-turísticos y gente relacionada al tema. A pesar que no existe estadística exacta, según estos grupos se puede percibir el incremento de todos los grupos que conforman el Moto-Turismo. Por tal motivo el análisis se debe hacer desde los 3 grupos que encierran el turismo en motocicleta (Gallardo, 2013).

2.1.2.1. *Eventos de Marcas*

Este fenómeno ha sido una ventana para la satisfacción post compra de una Motocicleta. Se debe recalcar que este tipo de eventos son organizados por las marcas más grandes de motocicletas o también por marcas que reflejan un estilo de vida como por ejemplo Harley-Davidson, BMW, Ducati, etc (Swoboda, 2013). A continuación una tabla indicando los más relevantes alrededor del mundo.

1. Tabla - Eventos mundiales de marcas de motocicleta

Nombre	Lugar	Participantes
Ducati World Week	Misano, Italia	60 000
BMW Motorrad Days	Garmisch, Alemania	30 000
Harley – DavidsonBikeWeek	FaakerSee, Austria	70 000
KTM Orange Day	En todo el mundo	Indeterminado

Fuente:MotorcycleMonster, 2012

2.1.2.2. *Eventos particulares*

Cabe recalcar que los eventos actuales cumplen con un fin mucho más específico, el cual es el comercio. Además de shows y presentación existen decenas de marcas relacionadas al motociclismo que aprovechan los eventos como punto de venta o promoción para la marca.

2. Tabla - Eventos particulares mundiales de motocicleta

Nombre	Lugar	Participantes
Laconia MotorcycleWeek	New Hampshire, EEUU	300 000
Thundersprint	Cheshire, Inglaterra	145 000
SturgisMotorcycle Rally	South Dakota, EEUU	640 000

Bulldog Bash	Avon, Inglaterra	50 000
DaytonaBikeWeek	Florida, EEUU	500 000

Fuente:MotorcycleMonster, 2012

2.1.2.3. Paquetes y Salidas Moto-Turísticas

Los paquetes moto-turísticos y las salidas particulares a pesar de ser cosas muy diferentes, se encierran en un mismo universo.

Según Freedom Bike Rental agencia dedicada a la venta y operación de paquetes Moto-turísticos en el Ecuador, este es el grupo con más crecimiento y expansión global. A pesar que todavía está muy por debajo de los mega eventos particulares, cada año se percibe un aumento en la gente que se dedica a este punto (Rand, 2013). Según nos explicaba Court Rand presidente de la empresa Freedom Bike Rental, es difícil obtener datos exactos sobre el aumento verdadero de este grupo, pero es fácil percibir el crecimiento debido a la continua divulgación de viajes en motocicleta, páginas web de aficionados, y mercadeo generado por marcas y accesorios incentivando los viajes. Las páginas web y blogs tiene una gran influencia actualmente, en ellas se plasman experiencias vividas que sirven a millones de posibles Moto-viajeros alrededor del mundo. En la actualidad todo lo relacionado a la compra de un paquete moto turístico se lo realiza por medio de internet o libros de viajes, sobre todo por la disponibilidad y fechas de realización de tours. En este tipo de modalidad turística se han creado todo tipo de paquetes que van desde visitas a un país determinado hasta vueltas al mundo. Incluyendo diferenciación en preferencias de marcas de motocicleta y atractivos a visitar.

Por otro lado las salidas largas y cortas particulares pertenecientes al mismo grupo, deben un gran aumento de la actividad por un sinnúmero de factores. Los datos de este tipo de salidas no pueden ser registrados y viene a ser parte de un universo de estadística de turismo, pero no existe un dato específico aplicado a motociclistas (Rand, 2013). La única forma de percibir es por un reflejo de grupos de motociclistas ya organizados y por motociclistas observados en la carretera. Hay que recalcar la diferencia entre motociclistas dentro de una ciudad o pueblo y los que se encuentran en la carretera. Los primeros en su mayoría utilizan

motocicletas con propósito laboral a diferencia en las vías abiertas su uso es mayoritariamente turístico. Algunos motociclistas realizan viajes alrededor del mundo donde dejan su lugar de residencia y su trabajo cotidiano para perseguir un sueño, y si son afortunados y lo suficientemente apasionados encuentran una forma sustentable de vender sus experiencias vividas, por medio de libros, fotografías, calendarios, auspicios, etc.

Hay que resaltar que esta tipo de turismo se desarrolla en un mayor número en países un nivel socio-económico alto debido al costo de los equipos y la motocicleta. Según el Fondo Monetario Internacional (FMI) la mayoría de países de ingresos altos se ubican en el hemisferio Norte del planeta. Por tal motivo las estaciones rigen la época de realizar moto-turismo. Esta restricción de tiempo causa que todas las congregaciones, eventos y salidas se las realicen en 4 o 5 meses al año, resultando que gente aficionada a esta actividad, mundialmente tiende a ocupar los meses de verano del hemisferio Norte. (Swoboda, 2013)

2.1.3. Situación regional del Moto turismo

Primero se debe entender que Región es un término utilizado para identificar porciones determinadas de la superficie terrestre, definidas a partir de criterios específicos y objetivos preconcebidos que le individualizan y se separan de su entorno (Palacios, 1983). En el objeto de estudio región será tomado como el continente sudamericano por sus similitudes en cultura e idioma.

En el continente sudamericano el motociclismo en general ha sido una actividad poco explotada y desarrollada. Marcas relacionadas no vieron un mercado potencial en el auge del motociclismo, década de los años 60. América latina tampoco tuvo desarrollo industrial destacado para crear marcas propias sudamericanas y de esta manera destacarnos en el mapa mundial del motociclismo, como lo fueron Europa, Japón y EEUU. Nunca se tuvo representantes mundiales en este deporte sino a partir de los años 90, y campeonatos mundiales nunca tuvieron una sede en Sudamérica (Swoboda, 2013).

A pesar de la negatividad y tampoco desarrollarnos por cuenta propia, Sudamérica fue creciendo, como ejemplo se puede citar concesionarios de marcas. Según Italmovimenti concesionaria de las marcas Ducati y Husqvarna en Ecuador, nos comentan, el crecimiento e

interés enorme por aprovechar un mercado muy poco explotado llamado Sudamérica. Anteriormente una empresa particular que vendía artículos en general se encargaban de traer cierta marca al mercado regional, cambiando posteriormente en los años 80 a concesionarios de marcas oficiales, con esto el stock de repuestos y mantenimiento técnico fue accesible lo cual antes era imposible obtener. (Swoboda, 2013)

La situación regional del moto-turismo es reflejada por 2 factores. Primeramente y relativamente el causante de la visita de un turista son los atractivos de un país. Los mismos que llegan a ser innumerables como por ejemplo la ubicación geográfica, historia o cultura. (Rand, 2013)

Segundo punto es el desarrollo o nivel de servicio que posee el Ecuador promediado en los países sudamericanos que se practica esta actividad, con eso se entiende el “QUE” se ofrece, calidad del servicio, precios y comparación con el resto del mundo. (Rand, 2013).

Los países que más se destacan en Sudamérica con el Moto-turismo tienen una relación con la promoción y el desarrollo interno del motociclismo en general.

Como ejemplo esta Argentina. Las ventajas principalmente frente a otros países de la región es su superficie total y su ubicación geográfica, lo cual atrae inmediatamente a moto-viajeros siendo su punto fuerte la Patagonia, uno de los puntos más al sur del continente (Gallardo, 2013). En cuanto a precio depende del número de días, modelo o tipo de motocicleta, país a visitar y en algunas ocasiones la temporada. En la región se mantiene relativamente un precio y oferta de producto parecido, con excepciones en países que los impuestos hacen una diferencia (Swoboda, 2013). En la siguiente tabla se hace una comparación con países vecinos, comparando características de un día de tour en una motocicleta de cilindrada intermedia 500cc⁶ hasta 800cc.

⁶ CC: Siglas para Centímetros Cúbicos, son una medida de volumen utilizada para describir el tamaño de la cámara de explosión de un motor. (Klapper, 2014)

3. Tabla - Precios promedios por día de moto-tour en países de la región

País	Precio promedio x día de Tour	Características
Ecuador	\$ 460	Incluye full day tours, guía, alimentación, hospedaje en hoteles 3 o 4 estrellas, gasolina, entradas y motocicleta,
Perú	\$ 370	Incluye full day tours, guía, alojamiento hoteles 3 estrellas, desayuno y motocicleta
Chile	\$ 425	Incluye full day tours, guía, desayuno, hospedaje en hoteles 3 o 4 estrellas, gasolina, entradas y motocicleta.
Argentina	\$ 510	Incluye full day tours, guía, alimentación, hospedaje hotel 4 estrellas, gasolina, entradas, vuelo domesticó y motocicleta.
Brasil	\$ 450	Incluye full day tours, guía, alimentación, hospedaje en hoteles 3 o 4 estrellas, gasolina, entradas y motocicleta,
Bolivia	\$ 360	Incluye full day tours, guía, hospedaje en hostales y motocicleta.

Fuente: Freedom Bike Rental, Patagonia Rider, Ride ADV, Motorcycle Tours Bolivia, Peru Moto Tours, 2013

2.2. Moto Turismo en el Ecuador

2.2.1. Abanico y clasificación de modelos de motocicleta

En la actualidad clasificar los modelos se ha convertido en un continuo aprendizaje de las formas, prestaciones y características de la motocicleta que lo encierren en un grupo específico. Los modelos desarrollados y adaptados por las marcas, han ayudado al aumento del número de gente que utiliza una motocicleta como transporte diario, carreras, salidas habituales, o turismo. Pero el verdadero origen de la diversificación y evolución de la

motocicleta radica básicamente en las competencias. Tan solo 12 años después de la invención de la motocicleta en 1897 se organizó la primera carrera en SheenHouse, Inglaterra (Educar, 2013). A partir de esta fecha la motocicleta se popularizó y fue necesario crear lo que ahora se denomina FIM (Federación Internacional de Motociclismo) en 1904, quien regula en la actualidad toda carrera de índole mundial y eventos certificados por la entidad máxima del motociclismo mundial (Federación Internacional de Motociclismo, 2012).

Para entender la actual clasificación y diversificación de las motocicletas es necesario revivir la historia y con ello el auge, declive, origen de las marcas y competencias que dieron forma a la motocicleta.

El continente europeo fue pionero en el motociclismo y a pesar que se inventó en Alemania fue Inglaterra con la marca Royal Enfield (1893) y Triumph (1902) que se adjudican ser las marcas más antiguas todavía vigentes del mundo. Dentro de los años 1900-1945 las marcas europeas dominaban el mercado mundial a pesar que poco o nada se hacía para exportar motocicletas alrededor del mundo. La post guerra de 1946 fue el punta pie inicial para que marcas japonesas dedicadas en sus inicios a otras ramas industriales encontraran la oportunidad de reconstruir sus fábricas destruidas y apuntar a un nicho de mercado ignorado que eran las motocicletas (Twist TheThrottle, 2009). Llegaron las Honda, Suzuki, Yamaha y Kawasaki que revolucionaron el mercado con nuevas tecnologías y modelos a precios accesibles, las mismas que opacaban por completo a las marcas europeas. Honda tuvo una magnífica campaña en los años 60, cambiaron el estereotipo, que los motociclistas eran personas violentas o desadaptados, por gente que usa una motocicleta como un hobby sano y novedoso, todo esto se logró con el slogan “*You meet the nicest people on a Honda*”. Esta campaña fue lanzada en EEUU que fue y es el mercado más importante de motocicletas del mundo, (Motorcycle Industry Council, 2012). Tuvo tanta acogida que el número de motos registradas a principios de los años 60 era 646 000 pero para inicios de los años 70 llegó a un número estratosférico de 10 millones.

De esta manera se construyó las bases para que el motociclismo evolucione a lo que se tiene en la actualidad. Un continuo aprendizaje y adaptación de las marcas que crean tanto tendencias como modelos, han encontrado la manera de sobrellevar cualquier tipo de falla,

adaptar las motocicletas a entornos específicos y volverlas eficiente en cuanto a consumo y potencia se refiere (Honda, 2012).

La oferta de modelos abarca todo tipo de motocicletas que pertenecen a un segmento específico, pero cada segmento finalmente tiene su origen uno de los 2 macro grupos que se los clasifica, Street y Off-Road. Street o Calle es el grupo con más motociclistas y modelos en el mundo, fueron las primeras en inventarse y de ellas se derivan las off-road. Se caracterizan por ser modelos q son de uso en superficies preferentemente asfaltadas, el tamaño de motor varía existen desde los 50cc hasta modelos con motores de automóviles de 5000cc como son la marca Bosshoss, pero en promedio oscilan entró los 150cc a 1800cc. La disposición de los cilindros del motor también tiene una gran diversidad y muchas marcas se especializan en un sólo tipo volviéndolo el icono de la empresa, de esta manera también se pueden clasificar motocicletas. Finalmente las propiedades estructurales como son frenos, carenado⁷ y suspensión tiene un diseño específico al medio para el cual fue desarrollado(Posada, 2009).

Por otro lado las Off-Road mantienen un espíritu de aventura y se desenvuelven solamente en caminos de segundo y tercer orden por lo que su clasificación interna es más reducida. Con motores de menor cubicaje⁸ oscilan entre los 50cc hasta 700cc debido principalmente al peso que se debe maniobra en dichos terrenos (Swoboda, 2013).

Existen una infinidad de modelos que son usados para un solo tipo de competencia y no están a la venta comercialmente, deben ser construidas desde cero para dicho propósito. Hay que recalcar que el Moto-Turismo se puede realizar en cualquier marca, modelo o tipo de motocicleta. Pero a pesar de ello existen algunos tipos de motocicleta que son más aptas para turismo por sus funciones y características mecánicas. Especialmente se debe diferenciar entre marcas que fabrican motocicletas para trabajo con motores pequeños y por lo general de origen Chino, y motos de mayor prestaciones con modelos globales.

7 Carenado: Material firme que recubre las partes mecánicas de la motocicleta con fines de protección, aerodinámica o estética. (Swoboda, 2013)

8 Cubicaje: Sinónimo de CC, término usado para describir el tamaño del motor (Klapper, 2014)

Por tal motivo en las siguientes tablas se podrá verificar la clasificación actual de modelos tanto street y off-road con sus marcas representativas, además de resaltar las motos usadas en moto-turismo.

4. Tabla- Clasificación de modelos de motocicleta

- Street

Tipo	Características	Marcas
Crucero/ Custom	Anexo 2	Harley Davidson, Victory, Honda, Suzuki, Yamaha, Kawasaki
Standart/ Naked	Modelo con orientación deportiva, no posee mucha protección aerodinámica, motores de mediano y alto cubicaje, históricamente el primer diseño de motocicleta.	Aprilia, Ducati, Honda, BMW, Suzuki, Kawasaki, Yamaha, KTM, Moto Guzzi, MV Augusta, Royal Enfield, Triumph
Deportivas	Modelos de altas prestaciones, usado en competencias, componentes diseñados para altas velocidades.	BMW, Ducati, Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki, MV Augusta, KTM, Triumph, Aprilia
Doble- Propósito	Anexo 2	BMW, Aprilia, Triumph, Ducati, Honda, Yamaha, KTM, Suzuki, Kawasaki, Moto Guzzi
Tourer/Sport Touring	Anexo 2	Kawasaki, BMW, Honda, Suzuki, Triumph, Yamaha
Supermotard	Modelo adaptado de una moto de enduro, con neumáticos de calle, usado en salidas cortas y competencias por su maniobrabilidad	Aprilia, Ducati, KTM, Husqvarna

Scooters	Modelos con facilidad de posición con piernas juntas, cilindrajes bajos y medianos ideal para la ciudad	Piaggio, Honda, Suzuki, Yamaha, BMW
-----------------	---	-------------------------------------

- **Off Road**

Tipo	Características	Marcas
Enduro	Anexo 2	BMW, Husqvarna, Husaberg, KTM, Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki, Gas Gas
Motocross	Modelo parecido al enduro, nada de accesorios ni luces, uso solamente en competencias, diseñada para circuitos cerrados con saltos.	BMW, Husqvarna, KTM, Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki, Gas Gas
Trial	Modelos solo de uso en competencias, muy liviana con centro de gravedad muy bajo, ideal para sobre pasar obstáculos difíciles.	Sherco, Gas Gas, Montesa

Fuente: Vive Tu Moto, 2013

2.2.2. Clasificación del Moto-turismo en Ecuador

Se debe recalcar que la condición para realizar cierto tipo de Moto-turismo viene a estar estrictamente ligado a la topografía y carreteras del sitio a visitar. Con eso se entiende que como ejemplo en los desiertos del continente africano de los modelos antes mencionados para realizar moto-turismo el modelo Cruiser/Custom sería el menos indicado.

A pesar que a nivel de país, Ecuador está recién globalizándose en el motociclismo, se están desarrollando varios eventos y organizaciones en el Ecuador que toman un modelo mundial ya establecido.

2.2.2.1. *Eventos particulares*

Los eventos particulares tienen un trasfondo histórico que determina los eventos actuales. Celebrados todos los años con fecha y temática igual o diferente. Estos eventos son el resultado de la organización desde individuos o grupos que crean sus propios viajes o salidas cortas de clubs o congregaciones. (Prideaux, Carson, 2011). Debido a ello mucho antes de volverse popular la modalidad de viajes alrededor del mundo existieron clubs de motociclistas que se reunían en restaurantes o bares, con la finalidad de compartir la misma pasión que era la motocicleta. En sus orígenes estas reuniones cumplían con la necesidad de una interacción social, pero con el pasar de los años dichas reuniones se volvían más populares llegando a ser los eventos que se realizan hoy en día. Este tipo de moto-turismo es relativamente nuevo en el Ecuador ya que se lo desarrollado en los últimos 5 años aproximadamente (Swoboda, 2013), con muy pocos requisitos para ser participante es el más popular de las 3 categorías. En cuanto a las motocicletas pueden participar cualquier tipo o marca y se maneja por lo general en 2, 3 o 4 días. Este tipo de eventos es organizado privadamente con auspicios, comercialización de productos motociclísticos y por lo general ayuda gubernamental. Dependiendo el evento la entrada es gratuita o de un valor asequible, donde el hospedaje y la alimentación corre por cuenta del participante. Dentro del evento se organizan salidas cortas con todos los integrantes con la finalidad de exhibición por las cercanías del lugar de organización, además de shows musicales, artísticos, etc(Gallardo, 2013).

2.2.2.2. *Eventos de Marcas*

Las marcas de motocicletas con el fin de publicidad y satisfacción post compra de una moto, organizan por lo general 1 o 2 veces por año mega eventos. Se los denomina “Mega” porque normalmente las reuniones cotidianas de marca solo tienen un día de duración en los alrededores de una ciudad. En dichos eventos la marca se encarga completamente de la organización, shows y generalmente el hospedaje para los participantes a lo largo de los días de evento, el asistente debe pagar por el tour y trasladarse en su motocicleta hasta el punto de reunión que generalmente son lugares turísticos o ciudades emblemáticas del motociclismo. En este tipo de eventos no se excluye a ninguna marca pero si se hace énfasis que es el evento de 1 marca en particular que festeja sus clientes y presenta novedad. Por tal motivo

motociclistas que no pertenecen a esta marca prefieren no ser partícipes en estos eventos. Las marcas organizan a un nivel exclusivo, ya que se maneja la imagen de la marca y por lo tanto se debe relacionar con exclusividad y status, por lo tanto se las realiza en lugares de categoría hotelera o turística alta de 4 o 5 estrellas (Swoboda, 2013). Dentro de cualquier tipo de evento está presente la empresa privada con oferta de equipos o lubricantes que sean afines a la marca, se diferencia con eventos particulares al presentar por lo general “Test drives⁹” gratuitos de modelos nuevos y shows con pilotos auspiciados por dicha marca.

2.2.2.3. Paquetes y Salidas Moto-Turísticas

En este Grupo se considera tanto viajes cortos (<2 días) o viajes largos (>3 días) siendo ellos de forma particular o por medio de la compra de un paquete turístico. Dichos paquetes se vinculan siempre a realizar Moto-turismo fuera del lugar de residencia (Rand, 2013).

De cualquiera de las 2 formas el número de empresas mundiales relacionadas a este tema ha transformado al mercado. Las salidas totalmente particulares mantienen una relación al turismo interno, consisten en viajar con la motocicleta a destinos de cualquier tipo por 1 o varios días. Dentro del mismo grupo estarían los viajes afuera del país de origen, visitando destinos en países extranjeros, movilizándose en los mismos con la motocicleta. Este tipo de viajes requieren una preparación previa con documentos legales y una planificación superficial logística, pudiendo extenderse por meses o años.

El mismo formato se mantiene en paquetes moto-turísticos, donde el turista viaja alrededor de un país para hacer lo que haría en su país de origen (Turismo Interno) como salidas particulares. En la compra de estos paquetes implica por lo general tour de varios días de duración, que por lo general superan los 4. La internet y con ello las redes sociales dieron el punta pie inicial para el surgimiento de operadoras Moto-turísticas. Estas operadoras de turismo se han especializado en tours en motocicleta, donde se puede alquilar el vehículo, comprar un paquete con guía o las 2 cosas a la vez.

⁹**Test drive:** Es una prueba de manejo realizado a vehículos en general para un público abierto con el fin de sentir las prestaciones de dicho vehículo (Sutton09)

2.2.3. Eventos y actualidad del Moto-turismo en Ecuador

El moto-turismo actual en el Ecuador está evolucionando cada año, debido principalmente a la gran diferencia con otros países que se dedican a esta actividad, el continuo aumento en todo tipo de cosas relacionados al motociclismo lo hacen fácil de percibir. Además datos según la Agencia Nacional de Transito revelan que existe un incremento de alrededor del 10% anual, en el año 2010 hubieron 15 525 motos que equivale al 4.7% de los 332 004 vehículos revisados en Quito (Noticias Quito, 2010). Un mayor número de motociclistas representa un mayor número de salidas y eventos de motociclismo en el país.

2.2.3.1. *Eventos particulares*

En cuanto a eventos particulares e refiere el Ecuador ha esperado demasiado para finalmente formar estos grandes moto encuentros. Lamentablemente la falta de experiencia en este tema y sobre todo la falta de visión han resultado que los pocos eventos que se realizaban en el pasado no contaran con ningún tipo de promoción y peor aún respaldo por parte de la empresa privada o gobierno (Gallardo, 2013). Si alguna persona quería participar de un evento motociclista digno tenía que ir al país vecino Colombia, y justamente de ahí se ha venido copiando el modelo de eventos. De la misma manera los grupos han ido surgiendo lentamente, por la formación de 4 o 5 motociclistas hasta llegar ahora a grupos organizados con nombre, símbolo representativo con más de 80 integrantes y creciendo.

- Pisteros Motoclub
- Moteros Llamas del Camino
- SoulBikers
- InsaneRiders
- Black Knight
- Lobos Riders
- Mantsufit Riders
- Tsafiqui Riders
- City Riders
- Red Skulls

Estos grupos entran en 2 clasificaciones del moto turismo, en los eventos particulares sirven para el momento de la promoción usar como enganche ante motociclistas ya que representa importancia y sobre todo que va a ser un evento bien acogido.

En cuanto a eventos, muchos de ellos apenas están cumpliendo el primer, segundo o tercer años de organización. Debido a un país pequeño en extensión este tipo de eventos puede ser realizado en cualquier parte del país. Actualmente se encuentran en la fase de crecimiento a pesar q el primer moto encuentro oficial en el año 2011hubo alrededor de 600 asistentes, para el próximo hubo 800 y el próximo año se prevé un aumento de 10% (Gallardo, 2013). Además están los eventos de 1 día que en la mayoría de casos cumple como causa benéfica para recaudar fondos, o con fines de protesta contra alguna normativa que afecte al grupo de motociclistas. Algunos de los eventos que se están realizando son:

5. Tabla- Eventos particulares de motocicleta

Nombre	Fecha	Duración en Días
Gentleman´sRide	Septiembre	1
BikeWeek Moto Encuentro	Septiembre	3
Ruta Tsáchila	Octubre	3
Selva Riders Moto Encuentro	Noviembre	3
Alfa Moto Encuentro	Noviembre	1
MotoFest	Noviembre	1
Salinas BikersWeek	Octubre	2
Gran Moto Encuentro	Noviembre	2

Fuente: Swoboda, 2013

2.2.3.2. *Eventos de Marca*

Herman Swoboda quien representa la empresa Italmovimenti afirma que actualmente y finalmente marcas de motociclismo mundial al igual que de equipos de motocicleta descubrieron que existe un nicho inexplorado llamado Ecuador. Pero mucho tiene que ver la confianza que tiene empresarios locales en traer ciertas marcas al mercado nacional. “Todavía estamos retrasados ya que no practicamos toda las modalidades de motociclismo, por tal motivo dejamos mucho potencial todavía afuera, pero más que depender de las marcas depende del mercado al que se va introducir” (Swoboda, 2013). Hay que recalcar la diferencia

entre modelos que son utilizados para trabajo o hobby. En los últimos 6 años llegaron 9 marcas internacionales al Ecuador, además que la mayoría de almacenes que se caracterizaban por distribuir varias marcas prácticamente se dividieron y ahora mantiene cada marca por separado. Siendo la siguiente tabla las marcas existentes en el Ecuador con sus respectivos eventos.

6. Tabla- Marcas de motocicletas presentes en el Ecuador

MARCA	STREET	OFF-ROAD	PAIS DE ORIGEN	Realizan Eventos
Kawasaki	X	X	Japón	-
Yamaha	X	X	Japón	-
Suzuki	X	X	Japón	-
Honda	X	X	Japón	-
BMW	X	X	Alemania	BMW Day
KTM	X	X	Austria	Orange Day
Husaberg	-	X	Suecia	-
Husqvarna	X	X	Suecia	-
Ducati	X		Italia	DucatiWeek
Aprilia	X	-	Italia	-
Piaggio	X	-	Italia	-
Moto Guzzi	X	-	Italia	-
Gas Gas	-	X	España	-
Royal Enfield	X	-	Reino Unido	-
Triumph	X	-	Reino Unido	-

Harley Davidson	X		EEUU	Roger's Cycles
Bajaj	X	-	India	Eventos Bajaj

Fuente: Swoboda, 2013

BMW Day, Orange Day, DucatiWeek y Roger's Cycles son eventos anuales ya establecidos en nuestro país y con un aumento en sus participantes cada año. Ellos realizan tanto salidas como eventos a un lugar determinado para propietarios de una marca en cuestión. Estas marcas son las más representativas a nivel mundial y son icono de una forma de vida, además que los eventos mundiales de estas marcas son consideradas entre las más grandes e importantes. Una marca que sobresale es la Hindú Bajaj, esta marca solo produce motocicleta pequeñas con motores máximo de 220cc. A pesar que son consideradas motocicletas de trabajo han creado una fusión entre buen estilo y versatilidad, volviéndose muy comunes para aficionados a las motocicletas que disponen de un presupuesto reducido o recién están entrando al mundo motociclístico. Debido a ello son una de las marcas más compradas a nivel nacional, sus eventos son anuales en diferentes ciudades del Ecuador y complementariamente crearon su propia competencia de moto velocidad "Copa PULSAR" la cual es realizada durante todo el año en el autódromo de Yaguarcocha.

2.2.3.3. Paquetes y Salidas Moto-Turísticas

Las salidas en Motocicleta a nivel nacional como se menciona anteriormente carecen de datos exactos, pero personalmente como aficionado y lo percibido en las carreteras, logran construir una idea de que nivel de acogida tienen las llamadas "rodadas"¹⁰ en Ecuador. Históricamente el austro del Ecuador en especial Cuenca se ha caracterizado por ser una ciudad Motera¹¹, contagiando a ciudades alrededores como son Guayaquil y Loja. A pesar de ello la ciudad de Quito se realizan todo tipo de reuniones y salidas principalmente por el número de motociclistas aficionados.

¹⁰**Rodadas:** Término usado en la comunidad motociclística para definir una salida corta por lugares aledaños (Gallardo, 2013)

¹¹**Ciudad Motera:** Término usado como sobrenombre en ciudades donde la actividad motociclística es popular (Gallardo, 2013)

Las salidas cortas prácticamente se han vuelto una rutina en la capital, por lo general todos los jueves salen grupos de motociclistas a pasear por la ciudad y encontrarse en un sector de Bares y Restaurantes con fines de socializar. Afortunadamente muy poco se mezcla el alcohol con los motociclistas dando una buena impresión al resto de gente (Gallardo, 2013). Complementario a ello están las salidas fijas de los fines de semana, donde gente que trabaja durante toda la semana encuentra una distracción en la motocicleta. Aquí se pueden ver varios tipos de motociclismo realizando turismo visitando atractivos o movilizándose para conducir su motocicleta en otro lugar ajeno a la de residencia. En estos 2 tipos de salidas muchas veces los motociclistas pertenecen a un grupo organizado como se menciona en punto anterior. El pertenecer a un grupo implica salir hasta cuando uno no quiere, incitando a reunirse y pasar un buen momento (Gallardo, 2013).

Las salidas de larga duración también ganan nuevos adeptos, los motociclistas ecuatorianos encuentran una gran oportunidad, el situarse en la mitad del mundo ya que tiene varias direcciones por el cual comenzar un viaje. Las razones de estos viajes son varias, comúnmente las 2 más destacadas son por un lado eventos, carreras o congregaciones en países vecinos y por el otro el espíritu de aventura el cual incita a motociclistas a viajar por todo el mundo con el único objetivo de conocer.

En cuanto a operación de paquetes moto turísticos se refiere, el Ecuador apenas está surgiendo, son apenas 2 agencias operadoras de turismo que se especializan, la descripción de dichas empresas se las realizara en el siguiente capítulo.

2.3. Problemas del Moto-turismo

2.3.1. Subdesarrollo

El Ecuador esta apenas comenzando en esta actividad y con el continuo interés de más personas hacia el motociclismo el nivel aumentará para finalmente ser competitivo y estar a la par por lo menos con la región. El Moto-Turismo en el Ecuador no se encuentra al mismo nivel ni regional ni mundial, pero a pesar de ello no significa que no se haga absolutamente nada en cuanto a empresas privadas o entes reguladores.

Actualmente existe la tendencia de fabricación de productos de menor calidad a precio más accesibles, copiando modelos pero no estándares. Esta industria por motivos de posición de mercado y ventas, utilizan materiales más económicos, optimizando tiempo y ganancias. Lamentablemente esto tiene una directa relación con la calidad. Por la falta de entidades de control de calidad ciertos productos en nuestro país ingresan al mercado sin un certificado que apruebe su óptimo funcionamiento. Un claro ejemplo de esta situación es la venta del producto estrella motociclístico, los Cascos. Según Ricardo Rocco secretaria ejecutivo de la AEMOTO (Asociación Ecuatoriana de Motociclistas) existe un venta indiscriminada de cascos no homologados por su bajo precio, *¿Por qué se incrementan los impuestos de cascos homologados en lugar de exonerarlos para salvar vidas?*. Mientras se ve un constante crecimiento de mercado con ventas saludables y un 94% de motos ensambladas en el país, en otro aspecto se advierte el poco interés de autoridades y empresas respecto de algo básico para el futuro ordenado del sector motociclístico (Rocco, 2012).

El subdesarrollo no es en cuanto al número de motocicletas vendidas en el Ecuador ya que para finales del año 2012 fueron casi de 120 000 (Cornejo, 2012), sino a todo el resto de componentes que encierran el mundo de la motocicleta. Se necesita rutas que sean aptas para condiciones ecológicas y humanas, no existe una planificación mutua entre motociclista y autoridades, por lo contrario solo existe juzgamiento y discriminación. Ya que el motociclismo ha sido el que tiene que adaptarse a cualquier ámbito o normativa en el Ecuador. Nacionalmente solo se encuentran 2 operadoras que se especializan en paquete moto turísticos frente a los 7 operadoras principales y muchas otras pequeñas en Perú. La mayoría de repuestos y accesorios tanto para viajes o modificaciones para la motocicleta solo se traen bajo pedido. Solo es posible encontrar fácilmente repuestos para motocicletas de origen Chino y a pesar que es el mercado mayoritario no son las motocicletas preferentemente usadas para tours. Lo mismo sucede con marcas de accesorios para motocicleta y conductor, perdiendo de esta forma posibles auspicios para corredores que quisieran dedicarse profesionalmente al motociclismo.

2.3.1.1. Factores Causantes

Factores causantes del subdesarrollo del Moto-turismo están vinculados al subdesarrollo de la actividad motociclística en general. La principal causa es la falta de educación tanto de otros conductores de vehículos, como del motociclista mismo, irrespetándose y culpándose mutuamente por problemas de tránsito ya muy comunes en las ciudades y fuera de ellas. En general se puede percibir una falta de cultura en cuanto a manejar se trata, apenas hace pocos años la policía está siendo estricta con leyes que siempre han estado pero nadie las conocía y peor respetaba. Se mantiene hasta la actualidad una cultura de creer que mientras más grande el vehículo más les pertenece la vía, de tal manera que el propio peatón en un cruce cebra se detiene para dar pasó a vehículos y finalmente cruzar al último. Igualmente motociclistas abusan de la facilidad de pasar entre el tráfico y lo hacen de una forma imprudente exponiendo la seguridad misma y de otros.

Apenas son 2 escuelas que realizan cursos de motocicleta y como explica Ricardo Rocco al no existir una prueba práctica al momento de obtener la licencia de motocicleta, cualquier persona la puede obtener sin saber nada acerca de una motocicleta (Rocco, 2010). En una oficina de la ANT en la provincia de Manabí (Agencia Nacional de Tránsito) en el año 2010 se promediaban un total de 113 licencias entregadas en 1 día de trabajo 32 de las cuales eran para motociclistas (Hoy, 2010)

Además de esto está el ejemplo de las autoridades, que no ven los beneficios de la motocicleta, y por lo contrario las condena calificando como un problema. En un artículo realizado por la página web www.noticiasquito.gob.ec, la misma que es la Agencia Pública de Noticias de Quito, manejado por el municipio, expresan de forma excluyente y degradante “*Es necesario controlar su crecimiento por los altos índices de accidentabilidad, ruido y contaminación. Las motos son las más ruidosas, pese a que la norma es más permisiva con ellas*”. Por ello, es correcto evitar la proliferación indiscriminada de este tipo de vehículos”. Esta declaración realizada por el director del sistema de revisión vehicular de Quito Copiare en el año 2011, enfoca los puntos negativos pero no realiza una comparación con el resto de vehículos. En 2011 las motocicletas eran apenas el 5% del parque vehicular en Quito con 15 525 registros (El Comercio, 2011), por tal motivo olvida o ignora que si hubieran más motocicletas se minimizaría la contaminación, disminuiría el tráfico, incrementaría espacios

de parqueo, etc. Lamentablemente por la modalidad de la delincuencia de usar motocicletas al momento de delinquir, se generaliza a todos los motociclistas, resultando en pensamientos como los de la cita antes mencionada.

El nivel de actividad motociclístico y moto-turística tiene una relación con el precio de una motocicleta que en el Ecuador puede llegar al doble que en otros países. Estrategias económicas del actual gobierno periodo 2013-2017 pretenden que las divisas no salgan del Ecuador, por lo que aumentan los impuestos para que sea más difícil adquirir una motocicleta o vehículo en general (Swoboda, 2013). Las motocicletas que son ensambladas en el Ecuador tiene gran ventaja sobre las importadas, lamentablemente la industria Ecuatoriana solo está ensamblando modelos pequeños no óptimos para el moto-turismo. Para la importación de un vehículo una persona debe pagar un 58% del valor del vehículo en impuestos descompuestos en los siguientes elementos

- 35% Arancel;
- 5,15% Impuesto a las Contribuciones Especiales (ICE);
- 5% Salvaguardia;
- 12% Impuesto al Valor Agregado (IVA);
- 0,5% FOINFA;
- 0,1% Taza de Modernización; y,
- 0,25X1.000 CORPEI(Serrano, 2013)

Un arancel parecido deben pagar las importaciones de accesorios para motocicletas y equipo de protección para el conductor, volviéndose un bien difícil de adquirir. Todo esto no permite que esta actividad evolucione de una forma necesaria, se lo ve como un deporte o hobby para gente de un poder adquisitivo alto y no se lo masifica. Al momento de jerarquizar una activada se pierde muchos potenciales tanto deportistas como aficionados.

2.3.1.2. Consecuencias

En cuanto a la educación de tránsito y de motocicletas repercute inmediatamente en el nivel de accidente e infracción a nivel nacional. En el año 2010 el 11.3% del total de los accidentes en el Ecuador fueron de motocicletas y como ejemplo en Portoviejo provincia de Manabí, hubieron 3000 infracciones a motociclistas, 2000 de ellas por no usar el casco pertinente (La Hora, 2010). Al no ser obligatorio el examen práctico para la obtención de licencia de motocicleta, cualquier persona puede obtener una y eso hace que las escuelas de conducción para motocicleta sean innecesarias, totalmente lo contrario que sucede con cualquier otro vehículo de tránsito.

El que entidades gubernamentales den la espalda a un sector determinado produce inmediatamente un rechazo de dicha comunidad, sucediendo exactamente esto con los motociclistas. Totalmente inconformes con muchas medidas adoptadas por el estado, protestan en caravanas contra la forma de administrar o controlar la motocicleta, resultando nuevamente en dividir un sector que debe trabajar juntos (Swoboda, 2013).

En cuanto a los impuestos, económicamente el país obtiene más beneficios al momento de una importación, pero por el contrario al elevar tanto el precio de vehículos de categoría media en equipamiento y prestaciones se vuelve alta, de esta manera hay que suplantar ese espacio vacío en el mercado con vehículos de bajo equipamiento y prestaciones volviéndose categoría media. De esta manera el Ecuador tiene un parque vehicular de baja calidad que aplica a todo tipo de vehículos incluyendo las motocicletas en cuanto a equipamiento y accesorios. Todo esto restringe a la actividad motociclística y por tal motivo empresas con miras a realizar Moto-turismo prefieren mercados más fáciles como nuestros vecinos con por lo menos el doble de operadoras dedicadas a esto. Los deportistas también se ven afectados al no obtener los auspicios necesarios para participar en eventos internacionales y correr de forma profesional con el entrenamiento respectivo. Un ejemplo es el actual corredor de Motocross Jetro Salazar que después de demostrar su potencial ganado competencias nacionales y latinoamericanas de motocross, tuvo que irse al Perú porque en el Ecuador no tuvo respaldo alguno. Actualmente corre para el equipo KTM y representa al país Peruano en competencias internacionales (El Hoy, 2011).

2.3.2. Gobierno y Promoción

Primeramente se debe separar a las medidas tomadas del gobierno con respecto al turismo interno de motocicleta y el extranjero. Internamente es reconocido como actividad turística, tras investigaciones solo se encontró un folleto donde se categoriza de forma básica esta actividad y lugares donde se puede practicar, este folleto fue publicado en el año 2009. Posterior a ello no se ha podido encontrar nada que promocioe nacionalmente el moto-turismo en sus varias categorías o disciplinas. No está presente en la campaña como destino megadiverso por parte del gobierno. Court Rand presidente de Freedom Bike Rental comentaba que a pesar que fue una ventaja llegar al Ecuador por la nula competencia local, también tuvieron y tienen que pelar contra el poco apoyo y discriminación que sufren los motociclistas en el Ecuador (Rand, 2013).

Internacionalmente se ha trabajado más pero de una forma indirecta. El Plan de Tour 2020, que es el proceso que quiere llevar a cabo el Ecuador turísticamente hablando, como el título lo sugiere “Diseño del plan estratégico de desarrollo de turismo sostenible para Ecuador” se apunta hacia un mercado especializado y no de masas. El producto país quiere especializarse en la conservación de los atractivos tanto biológico, culturales e históricos en el país más megadiverso en la relación superficie – diversidad del mundo. Esa mega diversidad se puede utilizar para varios fines turísticos, dichos fines son reconocidas por el ente regulador de la actividad turista dentro del Ecuador clasificando de la siguiente manera con el respectivo porcentaje (Ministerio Turismo, 2011):

- Turismo Cultural 73.8%
- Ecoturismo 21.0%
- Sol y Playa 10.2%
- Turismo de Aventura y Deporte 3.9%
- Turismo de Salud 2.7%
- Turismo Comunitario 1.3%

- Parques Temáticos 1.3%
- Otros 1.3%

De este universo se entiende que algunos turistas realizaron varias categorías en su estadía en el Ecuador.

El moto-turismo está dentro de la categoría de Aventura y Deporte pero hay que recalcar que como medio de transporte y actividad turística en un solo punto, se puede realizar varias otras categorías a la vez que se viaja en la motocicleta.

En el año 2009 el presupuesto asignado para la comercialización de estas categorías se detallaba de la siguiente manera (Ministerio de Turismo, 2009):

7. Tabla - Presupuesto de marketing para categorías de turismo en Ecuador

Dedicación de presupuesto a productos	% de distribución del presupuesto de MKT Internacional			Mercados Oportunidad *
	66%	24%	5%	5%
1. Turismo cultural	22%			
2. Ecoturismo y turismo de naturaleza	21%			
3. Turismo de deportes y aventura	23%			
4. Turismo comunitario		9%		
5. Turismo de convenciones y congresos		9%		
6. Turismo de cruceros		6%		
7. Sol y playa			5%	
8. Turismo de salud				
9. Agroturismo				
10. Parques Temáticos				
	Clave	De consolidación	Oportunidad	sin presupuesto fijo para productos

Elaborado por: Ministerio de Turismo, 2007

Donde se prioriza el mercadeo de los sector con más turistas, a pesar que existe una variación entre los datos del 2013 y 2009 se entiende que el turismo de deporte y aventura es importante para el Ecuador. El Moto-turismo está dentro del turismo de deporte y aventura, pero no es tomado en cuenta como oferta turística y eso se ve reflejado en la página web oficial turística del Ecuador, www.ecuador.travel donde no se encuentra ninguna sugerencia

de la práctica de moto-turismo en el Ecuador. Otro punto que perjudico al motociclismo nacional fue la respuesta negativa emitida a la invitación de parte de los organizadores del mítico Rally Dakar, al cual Ecuador pretendía ser tomado en cuenta para del circuito del año 2015. Por motivos de conveniencia, impacto socio-ambiental y recursos económicos a invertir, el Ecuador no acepto el formar parte del circuito que supone recorrer varios países de Sudamérica. Se entendió que los términos de la carrera no fueron los más convenientes para el Ecuador, pero por motivos de desarrollo y como promoción mundial el Ecuador debe encontrar un equilibrio y recibir esta competencia que es el Rally Raid más importante del mundo.

CAPITULO III

CAPITULO III: ECUADOR, UN DESTINO MOTO-TURÍSTICO

3.1. Oferta

El Ecuador es considerado como el país más mega biodiverso del planeta debido a la biodiversidad por unidad de superficie a escala mundial, lo que significa gran variedad de ambientes o ecosistemas que permiten que en el Ecuador se realicen gran número de actividades relacionadas al turismo, tanto ecológico como cultural, aventura, etc. Además al ser un país pequeño en superficie, se puede desplazarse a través de las regiones y sus atractivos con gran rapidez en tiempo.

Debido a lo frágil que resulta la megadiversidad el Ecuador solo se puede orientar al turismo sustentable, pero que tan sustentable ha sido nuestros atractivos eso ha dependido de cada gobierno, determinado exactamente las medidas a seguir.

Entre las características del Ecuador para ofrecer al turismo mundial, posee 5 Patrimonios de la Humanidad declarados por la Unesco de los cuales 4 pueden ser utilizados con fines turísticos, 5 reservas de Biosfera Mundial, 29 grupos étnicos, 91 ecosistemas con infinidad de especies de animales y plantas. A eso hay que sumarle las 4 regiones y la ubicación del país en la línea Ecuatorial y muchas otras características que permiten al Ecuador ser un país único en la Tierra y por lo tanto atractivo para visitar.

Actualmente el gobierno creó un nuevo proyecto turístico basándose en una nueva estrategia estructurada con 5 pilares fundamentales: seguridad, calidad, destinos y productos, conectividad y promoción (Alvarado, 2013). Siendo no otra cosa que otorgar mayor seguridad para los viajeros, sobre todo, en los sistemas de transporte público, hospedaje y servicio policial. Luego, viene la potencialización de destinos considerados únicos en Ecuador, la complementación de transporte públicos y mejoras en las carreteras, y también está la promoción mediante ferias, congresos, productos políticos y otras actividades. Catapultar al Ecuador a nivel mundial permite crear nuevos mercados, captar más turistas que estén dispuestos a pagar por un turismo sustentable lo que permite explotar y conservar a la vez.

3.1.1. Empresas orientadas al Moto-turismo

Debido a la clasificación del moto-turismo (Eventos de Marca, Eventos Particulares, Salidas y Paquetes Moto- turísticas) existen varias empresas que se dedican a esta actividad de forma directa o indirecta. Indirectamente se encuentran algunas marcas de motocicleta que organización reuniones tanto anuales como eventuales para la satisfacción post compra de una motocicleta (ejemplos Capítulo 2 / 2.1.2 Moto-turismo en la Actualidad). También están los eventos particulares que por el momento están en una etapa de crecimiento, lo que significa que están estableciéndose e intentan captar el mayor número de motociclistas posibles tanto nacional e internacionalmente, con ello aumentar el intereses de empresas que les convenga invertir en publicidad y stands dentro de estos eventos. Finalmente los paquetes moto-turísticos vendidos por operadoras especializadas, estas son las únicas empresas que realizan directamente el turismo por medio de motocicletas.

Después de una investigación de campo y por internet, se encontraron solo dos operadoras de moto-turismo en el Ecuador, las mismas situadas en la ciudad de Quito. Dichas empresas tiene formas diferentes de operación, captación de clientes y venta de paquetes. Por una parte está FREEDOM BIKE RENTAL, empresa creada por un ciudadano americano Court Rand y un francés Sylvain Gallea. Ellos son pioneros en esta actividad justamente por la oportunidad de un nicho no explotado en el Ecuador, crearon su empresa en el año 2009 con el mismo nombre que se mantiene en la actualidad. Según una entrevista con Court Rand, explicó que viajaron desde EEUU por 16 países en los años 2008-2009 buscando justamente donde podrían realizar el sueño de crear una empresa de turismo en motocicletas (Rand, 2013). En su viaje descubrieron muchas características del motociclismo en la región pero al encontrar una oportunidad en el Ecuador decidieron aprovechar el potencial turístico además de la cero competencia local. Abrieron las puertas de su agencia en el 2009, ubicado en la zona de la mariscal (Juan León Mera N22-37 y Veintimilla). Han sido los autores de la gigantesca evolución que ha tenido el Ecuador como imagen de un destino moto-turístico, ya que han logrado promocionarse mundialmente a través de revistas y entrevistas con empresas internacionales expertas en este tema. Tiene varias disciplinas de tour en motocicleta que intenta abarcar toda necesidad al momento de viajar en motocicleta por el Ecuador (Rand, 2013).

MOTORIDES es la segunda empresa que brinda servicio de moto-turismo, ubicados en el sector norte de la ciudad de Quito, nació en el año 2011 y enfoca su clientela específicamente a amantes de motocicletas de la marca alemana BMW. La idea nace del grupo de motociclistas BMW de Quito y sus viajes a lo largo y ancho del Ecuador. Según su página web oficial Ramiro Rosales es el director de la empresa y a su vez aficionado de viajar en motocicleta, cuentan con el respaldo de la compañía Álvarez Barba quienes son representantes de la marca alemana BMW tanto en automóviles como en motocicletas para el Ecuador. Por tal motivo tiene una garantía de seriedad y calidad al momento de brindar su servicio, complementario a ello su equipo está compuesto por gente aficionada al motociclismo permitiendo que el visitante motociclista explore de la forma más adecuado el Ecuador, tomando en cuenta atractivos y carreteras que resaltan el placer de manejar motocicleta (MotoRides, 2013).

3.1.2. Modelo de Negocio

Debido a que es una actividad que apenas está surgiendo todavía no existe la confianza, herramientas ni base de datos suficientes como para hacer de esto una actividad sobresaliente en el Ecuador, creando de esta manera modelos de negocios que se adaptan al moto-turismo y ayuden a obtener el máximo de beneficios. Primeramente se debe entender que el modelo de negocio es como un negocio o empresa, desarrolla sus actividades para generar valor al cliente (Barrios, 2010). El modelo de negocio del moto-turismo tiene sus perspectivas dependiendo del tipo de moto-turismo que se esté realizando.

3.1.2.1. Eventos de Marca

En los eventos de marca el modelo de negocio parte de la idea de la empresa de obtención de prestigio y fidelidad por parte del cliente. Intentan plasmar la idea que se obtiene un valor agregado si se tiene el mismo artículo pero de una marca en específico. Esta particularidad es manejada por muchas marcas de diferentes campos, pero llegar al punto donde la gente aspira tener esa marca requiere de un marketing, innovación y trayectoria donde sobresalga ante el mundo y resuene en otros campos fuera del propio (Swoboda, 2013).

En el Ecuador la captación del cliente es ejecutada por la exclusividad, dicha exclusividad no siempre tiene que ser referido al nivel adquisitivo del cliente, ya que puede ser dependiendo al entorno o gustos que comparte con la marca. En estos casos las marcas crean ciertos patrones de apariencia, gusto, desempeño, etc que quiere ser imitada por el cliente. Una vez logrado este paso las marcas crean eventos sociales muy divulgados para captar nuevos potenciales clientes y afianzar la marca. En dichos eventos aparecen por lo general novedades y accesorios complementarios que son utilizados como publicidad. Todo esto resultando en que el cliente se siente parte de un grupo y lo demuestra ante su entorno social (Swoboda, 2013).

Una vez consolidado este proceso, dichas marcas proyectan estos eventos a un nivel mínimo esperado por la comunidad, en esto se incluye atracciones, hospedaje, alimentación y otros factores. Representando una ganancia para la marca tanto en publicidad como el evento en sí (Swoboda, 2013).

3.1.2.2. *Eventos Particulares*

Los eventos particulares tienen un nivel logístico y organizativo más complejo que los eventos de marca. Como se menciona anteriormente en este proyecto los eventos particulares nacen de congregaciones pequeñas por motociclistas que coordinaban lugar y fecha para reunirse y socializar con varios fines. Existen algunos tipos de organización para estos eventos, por lo general es una ciudad o lugar geográfico determinado que acoge a los motociclistas, estos lugares son establecidos por conveniencia en cuanto a hospedaje y alimentación complementando con atractivos para motociclistas (Gallardo, 2013).

De igual forma son realizados en el Ecuador, como referencia está el evento anual llamada Moto Encuentro nacional efectuado en Quevedo. En el 2013 fue el tercer año consecutivo realizado en la misma ciudad. Organizado por la cantonización de Quevedo surgió la idea de emprender una reunión para motociclistas con el fin de promocionar la ciudad y ser anfitriona de un evento destacado en el Ecuador. Para la realización se comienza con la invitación a motociclistas de todos los lugares a asistir a un evento organizado estrictamente para motociclistas, se logra ganar reputación y credibilidad adicional cuando se cuenta con el respaldo de Clubs de motociclistas. Posteriormente comienza la planificación del

evento con organización de shows y actividades que entretengan a los asistentes. Posterior a ello se crean vínculos empresariales con marcas relacionadas al tema (aceite de motor, ropa, bebidas). Por lo general a la congregación puede ir toda persona interesada pero los shows suelen tener un precio por la entrada, que generalmente no es muy elevada. En el Ecuador por tratarse de eventos que buscan afianzarse, algunos de ellos son totalmente gratuitos, incluso incluyen en ocasiones un almuerzo o comida de bienvenida. Los beneficios para la ciudad resultan gigantescos tomando en cuenta la propaganda obtenida, sin olvidar los réditos dejados por todos los visitantes en alimentación y hospedaje (Gallardo, 2013).

3.1.2.3. Paquetes Moto-turísticos

El modelo de negocio analizado en este grupo corresponde a las 2 empresas que realizan de forma directa el Moto-turismo en el Ecuador. Cabe mencionar que ambas empresas operan con todas las normas y seguridades pertinentes para el Moto-turismo incluyendo seguro contra accidentes.

- Freedom Bike Rental

Tiene un concepto más parecido al cómo se maneja una agencia de turismo típica. Su local ubicado en una zona turística busca captar nuevos clientes que encuentren una forma diferente de hacer turismo, también es un lugar estratégico para salir a atractivos cercanos en la ciudad. Su principal captación de mercado es por medio de medios sociales en internet y publicaciones de revistas especializadas en motociclismo. Han invitado a editores y periodistas internacionales para que viajen y comente sobre la experiencia de realizar moto-turismo en Ecuador, obteniendo comentarios sumamente positivos hasta ser electos como top 10 destinos internacionales de motociclismo. Su página web expresa en su máxima forma la experiencias de viajar, ponen relativamente poca importancia a los lugares de hospedaje, precio, recomendaciones, etc y plasman videos, fotos, comentarios y logros para que el futuro cliente capte el mensaje “experiencia única en la vida” (Rand, 2013).

Cuentan con 11 motocicletas que varían en marca, tamaño, cilindrada, características y precio. Manejan 2 tipos de paquetes, alquiler de motocicleta que incluye 11 diferentes tours auto guiados por medio de GPS y 9 tours con guía motociclista especializado. Se mantiene un formato similar con lo incluido en sus 2 modalidades de tours (Rand, 2013).

- Motocicleta con kilómetros ilimitados,
- Maletas para la motocicleta,
- Hospedaje en hoteles 3 y 4 estrellas,
- Desayunos
- Herramientas
- Gasolina durante todos los tours
- Entradas a museos y parque nacionales
- Camiseta de recuerdo.

Si desea incluir un pasajero el precio es un 30% menos en el precio del piloto. Garantizan la seguridad del cliente ya que cuentan con todos los papeles de circulación y un respaldo mecánico de emergencia si llegan a necesitarlo en cualquier punto del tour (Rand, 2013).

- MotoRides

Es una empresa que realiza el mismo tipo de turismo en motocicleta, enfocan sus motocicletas y paquetes en un tipo de manejo de aventura, por caminos asfaltados y caminos de segundo y tercer orden, enseñando la verdadera esencia del Ecuador. Sus oficinas no se encuentran en una zona muy concurrida turísticamente hablando, por lo que sus clientes son captados por medio sociales. Al ser una empresa creada en el 2011 todavía está desarrollando un mercadeo social apropiado, no se encontró ningún otro tipo de publicidad ni medio para promocionar al Ecuador como destino de motociclistas además de página web y por Facebook. En su página web se entiende de inmediato que el segmento al que apuntan son personas aficionadas con la marca de motocicleta más reconocida para viajes la cual es BMW. BMW tiene un grupo de motociclistas viajeros de los más importantes en el mundo, mucho de ello se debe a las prestaciones y fidelidad de estas máquinas. Cuentan con auspicios para gente que pretende viajar por el mundo ganando un prestigio ya totalmente afianzado con la marca (MotoRides, 2013).

Cuentan con 7 motocicletas, todas de la marca BMW, variando de tamaño de motor y accesorios, ya que todas pertenecen a la categoría de doble propósito. Ofrecen su producto de 3 formas diferentes, con tours auto guiados, tours con guía y tours de acompañamiento. El tour de acompañamiento consisten en una persona de la empresa se asegure que cumpla con los requerimientos del cliente, solo acompañando por donde el cliente desee ir. La empresa está constituida por personas que se han dedicado por años a viajar por el Ecuador y conocen de muchas ventajas y tips para motociclistas, además cuentan con respaldo del representante de BMW en el Ecuador garantizando seriedad y confiabilidad en el servicio (MotoRides, 2013). Si el cliente decide solo alquilar una motocicleta sin tour, como requisito debe ser alquilada por 2 días. Requisitos adicionales son:

- Edad mínima 30 años
- Tener licencia de motocicleta obtenida mínimo hace 2 años

3.2. Demanda

Según las cifras de la Organización mundial de Turismo, las llegadas de los turistas internacionales crecieron en el 2012 en un 4% con respecto al 2011 es decir 40 millones de turistas más, superando por primera vez en la historia globalmente los 1.000 millones. Por tal motivo la OMT espera que este crecimiento continúe en el año 2013 específicamente en las Américas entre el 3% y el 4%, región que queda en tercer lugar de crecimiento luego de Asia y el Pacífico + África (Organización Mundial de Turismo, 2011).

Pronósticos a largo plazo por parte de la OMT hasta el 2030, indican que las llegadas de turistas internacionales ascenderán en un 3,3% anualmente entre 2010 y 2030 hasta alcanzar globalmente los 1.800 millones en 2030 (Organización mundial de Turismo, 2012). Sin embargo el barómetro del Turismo Mundial 2009 de la OMT, registro en el año 2008 una baja de llegadas significativa de turistas internacionales en todo el mundo y atribuye este alto decrecimiento a factores tales como la crisis mundial financiera que afecta en la economía de países que suelen acudir a Ecuador tales como países de Estados Unidos y de Europa, además incluye a otro factor importante como el aumento de precios en las materias primas y del petróleo además de las fluctuaciones de los tipos de cambio. Evidenciando a este cambio, el

porcentaje de crecimiento de visitas entre el año 2007 con un 7% disminuyendo en el 2008 con tan solo un 2% de visitas (Ministerio de Turismo, 2009).

3.2.1. Análisis del mercado

El Ecuador tiene en el turismo una gran divisa para el país, en el año 2012 con 1038.7 millones de dólares, ocupa el quinto lugar en ingresos para el país. Igualmente para el 2013 en el primer trimestre se ha incrementado un 20% aproximadamente respecto al 2012 en ingresos, lo que demuestra el potencial que existe en el Ecuador como destino mundial de turismo creciente (Ministerio de Turismo, 2013).

Por cuestión de datos se hará el análisis con los 849 700 000 de dólares, ingresos obtenidos por concepto de turismo interno y extranjero del año 2011 en el Ecuador, complementado con las 1 140 978 llegadas. Con énfasis especial en las actividades realizadas al momento de hacer turismo tanto por el extranjero como el nacional.

3.2.1.1. Datos Generales

- Turismo Extranjero

Estadísticas del Ministerio de Turismo del Ecuador señalan que los mercados emisores principales para el Ecuador se encuentran estructurados por las siguientes países importantes considerado como turistas extranjeros (Ministerio de Turismo, 2011);

8. Tabla – Mercados extranjeros emisores de turistas para el Ecuador

Principales Mercados Emisores 2011	
Colombia	265.557
Estados Unidos	241.605
Perú	144.905
España	60.666
Argentina	37.465

Chile	34.864
Venezuela	38.308
Alemania	26.669
Canadá	24.834
Gran Bretaña	22.877

Elaborado por: Dirección de Investigación - Ministerio de Turismo 2007

Según muestran los datos del Ministerio de Turismo, respecto a las cifras esenciales de turismo interno y receptor acerca de la demanda de turistas por provincias se puede apreciar lo siguiente (Ministerio de Turismo, 2011);

Concentración de la demanda extranjera. Señalando que las ciudades más visitadas durante el año 2011, fueron:

- Quito 66%
- Guayaquil 47%
- Cuenca 19%,
- Galápagos 15%
- Baños 11%.

En cuanto a provincias la mayor concentración de demanda fue en:

- Pichincha 65.3 %
- Guayas 47.5%

Los 4 rangos de edad más altos de turistas no residentes fueron:

- 18 a 24 años con 19%
- 25 a 29 años con 18%
- 30 a 34 años con 15%

- 40 a 44 años con 10%

La principal motivación de viajar hacia el Ecuador fue:

- Vacaciones, Recreo y Ocio 63%
- Visita familiar 19% (Ministerio de Turismo, 2011)

La temporada alta está relacionada a los meses de mayor afluencia en Enero, Junio, Julio, Agosto y Diciembre. El gasto turístico promedio del turista extranjero en el asciende a USD \$1.000, con un promedio de estadía de 14 noches (Ministerio de Turismo 2011). Las actividades preferidas al momento de realizar turismo en el Ecuador, son las que se representa en el siguiente gráfico:

1. Gráfico – Actividades realizadas durante la estancia de turistas no residentes



Elaborado por: Ministerio de Turismo, 2011

- Turismo Interno

Como su definición lo dice es aquel realizado por los residentes o visitantes internos¹² de una región (país) dentro de la misma, donde no hay entrada ni salida de divisas (Ministerio de Turismo 20007). Los desplazamientos típicos son fines de semana (aprox. 1 a 2 noches), puentes (aprox. 2 a 3 noches) y vacaciones (aprox. 7 noches). Los desplazamientos de 3 a 4 días suponen un estimado del 48% de los desplazamientos, los de 6-7 días un 25%, los de 1 a 2 días 19% y los demás de 9 días 19%.(Ministerio de Turismo, 2009).

Concentración de la demanda Nacional.

Durante el año 2011, las ciudades preferidas por parte del turista nacional fueron

- Guayaquil 8,1%
- Quito 6, 1%
- General Villamil y Playas 3.5%
- Salinas y Atacamas 3,4%.

La demanda nacional según las provincias se ubica:

- Guayas 16.5%
- Manabí 13.9%
- Santa Elena 9.1%
- Azuay 7.3%

Al momento de viajar el turista nacional prefiere alojarse:

- Vivienda de familiares o amigos 72.78%
- Hoteles, Hostales o similares con 21.17%

El gasto está compuesto en su mayoría por el rubro que corresponde a:

- Alimentos y Bebidas 34,24%
- Transporte 29,05%

¹²Cualquier persona que viaja por espacio inferior a un año a algún lugar dentro del país pero fuera de su entorno habitual y cuyo motivo principal de viaje no es el de ejercer una actividad remunerada en el lugar visitado”.

El turista nacional tiene como motivo de viaje

- Vista a familiares 46%
- Vacaciones, Ocio y Recreo 33% (Ministerio de Turismo, 2011).

Por otra parte, el gasto turístico promedio del turista nacional asciende a USD \$94 con una estadía promedio estimada de 3 noches, donde las actividades más realizadas por el turista interno son:

2. Gráfico – Actividades realizadas por turistas nacionales



Elaborado por: Ministerio de Turismo, 2011

Actividades

La categoría al cual pertenece el moto-turismo es la de Deporte y Aventura, entendiendo que el turismo de aventura son los viajes realizados por los turistas en busca de actividades generalmente (pero no necesariamente) orientadas a la práctica de ejercicio físico (Ministerio de Turismo, 2007). Esta línea de productos como lo denomina el Ministerio de Turismo tiene implícito una variedad de productos específicos catalogados de la siguiente manera:

9. Tabla – Línea de productos de la Actividad Turística de Deporte y Aventura

Líneas de Productos	Variedades de productos específicos del Ecuador
Turismo de Deportes y Aventura	<ul style="list-style-type: none"> • Deportes Terrestres • Deportes Fluviales • Deportes Aéreos • Deportes Acuáticos

Elaborado por: Esteban Kolb

Fuente: PlandeTur 2020, Ministerio de Turismo 2007

Esta actividad está ubicada en el 4to lugar con 3.9% en el turista extranjero y 0.6% respecto al turista nacional.

A pesar del porcentaje que realiza esta actividad , esto no representa que vayan todo a ser potenciales motociclistas dispuestos a ir de tour, pero de igual manera complementariamente se suma el hecho que se puede prácticamente realizar cualquier otra actividad de turismo con la motocicleta. Usándola como medio para llegar a ese destino o atractivo. Para el 2011 se gastó 6.3 millones de dólares en transporte que se dividió de la siguiente manera:

10. Tabla – Porcentaje de gasto para Transporte con fines Turísticos

Autobús	51.12%
Vehículo Propio	39.59%
Otro	5.13%
Vehículo Alquilado	3.16%
Avión	1.00%

Elaborado por: Esteban Kolb

Fuente: Ministerio de Turismo 2011

Para un extranjero alquilar una motocicleta para realizar un turismo de sol y playa se restringe a la capacidad del número disponible de motocicletas de alquiler en el Ecuador. Pero nacionalmente el universo abarca a toda motocicleta que es registrada en el sistema nacional de tránsito.

3.2.1.2. Análisis financiero

En este punto se definirá la factibilidad económica del Moto-turismo en sus 3 categorías, con datos aproximados de flujo de caja por las personas entrevistadas que tiene relación con una categoría en particular. Para dicha factibilidad se utilizara las herramientas financieras denominadas VAN, TIR y Relación Costo/Beneficio. Todo esto se realiza con un factor de actualización del 10%. Pero primeramente se debe entender que son estas herramientas financieras.

VAN: El Valor Actual Neto, calcula el aumento en la riqueza en el momento actual que resulta equivalente a ejecutar el proyecto (Pasqual, Tariio y Perez, 2001).

TIR: La Tasa Interna de Retorno mide la tasa de crecimiento (positivo o negativo) del capital por período (Pasqual, Tariio y Perez, 2001).

Relación C/B: La relación C/B o Costo/beneficio, proporciona una medida de la rentabilidad de un proyecto, mediante la comparación de los costos previstos con los beneficios esperados en la realización del mismo(Dgplades, 2004).

- **Eventos de Marca**

El sistema económico de los Eventos motociclísticos de marca difiere de cómo se plantea los datos para la factibilidad de un proyecto. Esto se debe principalmente a que en un evento de estos no existe una inversión inicial, sin embargo si existe los gastos de planificación y alquiler logístico, además de un crecimiento exponencial proyectado a un mayor número de ventas por parte de dicha marca. Se toma como ejemplo el DucatiWeek Salinas del 2013, donde alrededor de 170 motociclistas participaron de este evento por dos días en el Royal Decamerón Punta Centinela. Las inscripciones variaban desde \$350 hasta \$500 dependiendo la habitación a escoger. Complementario al ingreso de inscripciones estuvieron presentes 4 grupos que auspiciaban el evento, Cerveza Miller, Mobil, Tracklink y Seguros Bupa. Este

análisis se efectuara en base a la rentabilidad de los eventos por su directa influencia en el Moto-turismo.

Análisis Valor Actual Neto, Taza Interna de Retorno y Relación Costo / Beneficio.

Año de operación	Ingresos totales	Egresos totales	Flujo de Caja
0	0,00	62800,00	-62800,00
1	70600,00	70336,00	264,00
2	79072,00	78776,32	295,68
3	88560,64	88229,48	331,16
4	99187,92	98817,02	370,90
5	111090,47	0	111090,47
Total	448511,02	336158,81	49552,21

VAN=	6.513,58	aceptable
TIR =	12,42%	aceptable
B/C =	1,33	aceptable

- **Paquetes Moto-Turísticas**

La forma como se obtiene ganancias en una operadora de paquetes Moto-turístico es más complejo. Aquí sí se maneja un concepto de proyecto o empresa. Se necesita una inversión inicial fuerte para adquirir el equipo necesario en este caso: Motocicletas, equipos de seguridad motociclístico, equipos de navegación, equipaje para las motocicletas. Al igual que invertir en promoción local e internacional, ya que las ganancias son representadas por la demanda. La inversión tiene que ir de la mano con la demanda ya que caso contrario se tendrá motocicletas parquedad sin ser productivas.

En este caso se tomó a Freedom Bike Rental como ejemplo para el análisis económico. Con un aproximado de 20 clientes por mes y un gasto promedio de \$300, tienen una utilidad de \$28800 para el año 2012 lo que representa el 40% del total de ingresos. Dichos ingresos tienen un estimado crecimiento del 15% anual, la inversión inicial fue de aproximadamente \$120000.

Análisis Valor Actual Neto, Taza Interna de Retorno y Relación Costo / Beneficio.

Año de operación	Ingresos totales	Egresos totales
0	0	120.000
1	28.800,00	0
2	33.120,00	0
3	38.088,00	0
4	43.801,20	0
5	50.371,38	0
Total	194.180,58	120.000,00

VAN=	21.239,34	aceptable
TIR =	16,65%	aceptable
B/C =	1,62	Acceptable

- **Eventos Particulares**

Al igual que los eventos de marca, los eventos particulares no tienen una inversión inicial. Consiste en que el evento tenga el mayor número asistentes posibles, repercutiendo en que empresas privadas y hasta publicas estén interesados en invertir en publicidad o stands dentro del evento, para vender su producto. Prácticamente se resume que a mayor asistencia, mejor eventos y más espectáculos. Por la situación actual no me es posible obtener datos certeros de los costos de un evento de este tipo, por lo tanto no existe una tabla de factibilidad d con datos de VAN, TIR y Relación Costo/Beneficio.

3.2.2. Perfil de Moto-turista

El perfil del moto-turista se caracteriza justamente por el gran abanico tanto de habilidades, gustos, preferencias y muchas otras características que han creado a lo largo de la historia del motociclismo infinidad de categorías y estilos. Como macro concepto se puede definir al moto-turista como una persona activa y aventurera, gusta de experiencias nuevas y la

adrenalina de viajar en motocicleta (Gallardo, 2013). A pesar que existe un gran porcentaje de sufrir un accidente, el estar más expuesto es la razón del porque montar una motocicleta es tan divertido. Para la obtención de datos más específicos en la encuesta se efectuó preguntas que describan el perfil del moto-turista que se encuentra en el Ecuador tanto nacional como extranjeros. Con dichos datos se puede plantear de forma más acertada las rutas turísticas enfocadas al moto-turismo.

Resultados Encuestas Perfil Moto-turista (Anexo 3)

- La primera pregunta de la encuesta diferenciaba entre géneros, obteniendo

- Masculino 96% (255 encuestas)
- Femenino 12 (4% encuestas)

- La edad del moto-turista en el Ecuador tiene también varios aspectos donde influye mucho a la categoría o género de la motocicleta. Se toma dicho espectro del universo desde la edad mínima necesaria para tener licencia de conducir Tipa A (motocicleta) hasta la mayor edad encuestada. Los rangos fueron los siguientes

- Rango 2) 33 – 47 con 48% (129 encuestas)
- Rango 3) 48 – 62 con 27% (72 encuestas)
- Rango 1) 18 – 32 con 25% (66 encuestas)

- El estado civil fue encuestado ya que de él depende mucho los intereses y disponibilidad personales al momento de adquirir una motocicleta e ir de viaje, tomando en cuenta la carga familiar.

- Casados 53% (141 encuestas)
- Solteros 34% (91 encuestas)
- OTRO incluye divorciado/a, viudo/a, etc. 13% (35 encuestas)

- La ocupación influye directamente al nivel adquisitivo de cada persona, equivalente al poder comprarse una motocicleta y estar dispuesto a gastar en viajes. Obteniendo los siguientes resultados:

- Profesional 47% (125 encuestas)

- Otra actividad 40% (106 encuestas)
- Estudiantes 13% (36 encuestas)

- En la encuesta se preguntó que marca y modelo de motocicleta posee, obteniendo de esta manera resultados que fueron categorizados en la clasificación general de motocicletas para entender qué tipo de motocicleta es utilizado en el Ecuador. Obteniendo la siguiente tabla:

11. Tabla – Marca y Modelo de motocicleta que posee el Encuestado

Street		Off-Road	
Standart/ Naked	46	Enduro	43
Doble-Propósito	42	Motocross	35
Crucero/ Custom	42	Trial	2
Deportivas	26		
Tourer/Sport Touring	12		
Scooters	11		
Supermotard	8		
Total	187		80

Elaborado por: Esteban Kolb

- Relacionado al tipo de motocicleta esta la confortabilidad, encuestando un promedio de horas que el motociclista se siente cómodo manejando su máquina. Planteando 3 rangos:

Rango 1) 2 - 4 horas

Rango 2) 5 - 7 horas

Rango 3) más de 8 horas

De dichos rangos el porcentaje fue:

- Rango 2) 5 – 7 horas con 45%
- Rango 1) 2 – 4 horas con 36%
- Rango 3) más de 8 horas un 19%

- Los resultados del tipo de camino también están relacionados al tipo de motocicleta, ya que ciertos modelos no son aptos para ciertos caminos. Se planteó 3 opciones: Asfalto, Enduro¹³ y Doble Propósito¹⁴.

- Asfalto 53%,
- Doble propósito 24% y
- Enduro 23%

- Determinar con cuantas personas le gusta viajar al moto-turista es relevante por cuestión logística (hospedaje, alimentación). Obteniendo datos como que el moto-turista prefiere viajar:

- Solo con 16%
- Máximo 6 motocicletas con 45%
- Más de 7 motocicletas con 39%

- La duración determina las actividades que se pueden hacer y diversidad del tour. Se preguntó: ¿Qué duración le gustaría que tuviese un tour en motocicleta por el Ecuador? Con los siguientes resultados:

12. Tabla – Preferencia de duración de un Moto-tour en días

2 días	6%
3 a 5 días	25%
6 a 8 días	29%
9 a 11 días	25%
Más de 12 días	15%

Elaborado por: Esteban Kolb

¹³ Camino de Enduro: Caminos no pavimentados, de tercer orden perteneciente a vías provinciales y cantonales.

¹⁴ Camino Doble Propósito: Caminos mixtos que comprenden Asfaltado y Enduro, entiendo que en los caminos de enduro sea fácil de maniobrar.

- Finalmente las actividades que realizan dentro del viajar en motocicleta son un pilar fundamental para plantear el itinerario en las rutas.

- Ocio y Relajación 43%
- Aventura y Deporte 24%
- Histórico Cultural 18%
- Ecoturismo 8%
- Otras 7%

Resultados

De esta manera en base a las respuestas de las encuestas, se describe por el porcentaje más alto que el perfil del moto-turista en el Ecuador es: De género masculino, entre 33 a 47 años, de estado civil casado, profesional, con una motocicleta de tipo Standart/Naked. Se siente cómodo manejando de 5 – 7 horas en carreta asfaltada con un grupo pequeño de motociclistas de hasta máximo 6 integrantes. Prefiere viajar por el Ecuador con una duración de entre 6 a 8 días y realizar actividades de ocio y relajación. Se complementa a estos resultados obtenidos de la encuesta que por estacionalidad climática preferentemente pero no como ley, se viaja en verano durante junio hasta septiembre, igualando el verano de nuestros mercados principales. A pesar de los resultados, en el medio motociclístico se conoce que el modelo preferido para viajar en el Ecuador corresponde a las motocicletas de Doble Propósito, tal como utilizan las empresas orientadas a esta actividad. Obviamente por los precios elevados es más difícil adquirir una de este tipo, por eso el resultado favorece a otra motocicleta. Después de entrevistas a motociclistas se percibe que al momento de viajar tanto para nacionales o extranjeros su principal motivación es conocer la esencia o cultura del país, las mismas que pueden ser expresadas en varias actividades, dichas actividades si varían dependiendo el interés personal de cada motociclista. A más diversidad de actividades más atractivo se vuelve un destino para un Moto-turista

3.3. Necesidades del Moto-turismo

3.3.1. Calidades de las vías

La Red Vial Nacional comprende el conjunto de caminos de propiedad pública sujetos a la normatividad y marco institucional vigente. La Red Vial Nacional está integrada por la Red Vial Estatal (vías primarias y vías secundarias), la Red Vial Provincial (vías terciarias), y la Red Vial Cantonal (caminos vecinales) (Ministerio Obras Publicas, 2011).

Red vial estatal tiene 8653.6 km de las cuales 6.741 son administradas por el Ministerio de Obras Públicas de forma directa, 1350 km están concesionadas a empresas particulares y 562 km están delegadas a los consejos provinciales. Desde el año 2007 se han invertido aproximadamente en 4860 km de carretas, 16 970 metros lineales en puentes los cuales se dividen en reconstrucción, mejoramiento y rehabilitación. Aproximadamente 5000 millones de dólares fueron y todavía serán asignadas a las vías del Ecuador (Ministerio de Obras Publicas, 2013). Como parte del Plan Estratégico de Movilidad se programa la construcción de carreteras de alta velocidad a partir del 2017 de esta forma optimizar tiempo entre ciudades y fronteras del Ecuador, con beneficios económicos significativos (Andes, 2013).

Las vías Primarias tienen como objetivo ser las arterias del país, conectan fronteras, puertos, capitales de provincia, etc. Estas carreteras tienen como características ser de alta movilidad, fácil acceso y estándares de seguridad y forma de construcción adecuado. En el Ecuador existen un total de 12 vías primarias que comprenden un aproximado del 66% del total de vías asfaltadas, divididas entre Troncales (sentido Norte-Sur/Sur-Norte) y Transversal (sentido Oeste-Este / Este-Oeste) (Ministerio de Obras Publicas, 2011).

Las vías secundarias sirven para unir el tráfico de una zona urbana o rural y finalmente conducirlos a una primaria, pero a pesar de ello entre las secundarias se puede transitar a los mismos puntos que por las principales. En el Ecuador existen 43 secundarias con aproximadamente 33% del total de las vías asfaltadas (Ministerio de Obras Publicas, 2011).

Vías Provinciales son vías de tercer orden administradas generalmente por las provincias en donde se encuentran. Dentro de las vías Provinciales están las Cantonales, estas dos vías generalmente no son asfaltadas y sirven para conectar cabeceras cantonales,

parroquiales y poblados de zonas rurales (Ministerio de Obras Publicas, 2011). En longitud son las más extensas en el Ecuador pero no existe un dato 100% acertado ya que continuamente se crean nuevas vías sin conocimiento de las respectivas autoridades, pese a ello se calcula 33200 km de vías.

Todas estas vías del Ecuador se caracterizan por escaseadas planadas y por lo tanto son siempre construidas con puentes sobre quebradas y ríos, curvas pronunciadas y un continuo sube y baja por las montañas de las múltiples cordilleras del Ecuador. Tales características más la calidad actual de las vías y finalmente sumado a las extensas vías terciarias/vecinales ideales para el enduro, forman prácticamente un paraíso al momento de realizar moto-turismo en el Ecuador.

3.3.2. Seguridad

Seguridad puede ser uno de los puntos más débiles para el moto-turismo en el Ecuador tanto en seguridad turística/vial como delincriminal.

Seguridad Delincriminal

En cuanto a la delincriminal, el Ecuador está en un proceso de mejora según las estadísticas de la fiscalía General, con un 12% menos de noticas de delitos del año 2010 al 2011, a pesar que existen más denuncias la fiscalía explica que se debe a una mayor confianza en esta entidad para realizar justicia, por lo tanto la ciudadanía se acerca más (Fiscalía General del estado, 2012). Por tal razón todavía es difícil definir la verdadera situación del país en delincriminal. CEDATOS compañía experta en estudios económicos, sociales, de mercado y opinión pública, realizaron una encuesta en el año 2011 preguntando a ciudadanos ecuatorianos: ¿Qué tan seguro se siente? Obteniendo los siguientes resultados:

3. Gráfico – Percepción de seguridad de la ciudadanía ecuatoriana



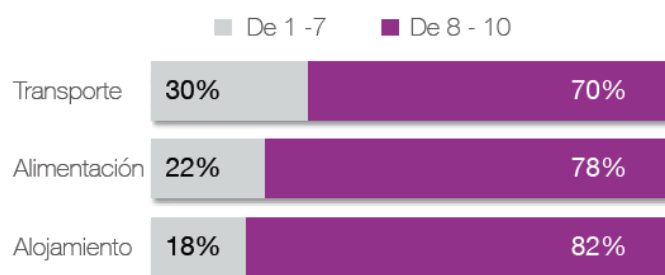
Elaborado por: CEDATOS, 2011

Por tal razón es evidente que la misma ciudadanía no percibe que el Ecuador sea un país seguro. Hay mucho trabajo por realizar en lo social y gubernamental para poder asegurar al visitante que no va a tener momentos desagradables en la visita al Ecuador.

Seguridad Turística/Vial

El ministerio de Turismo realizó un censo a turistas no residentes para evaluar el nivel de satisfacción del cliente respecto a la seguridad de servicio de transporte, alimentación y hospedaje dando como resultado lo siguiente (Ministerio de Turismo, 2011);

4. Gráfico – Nivel de satisfacción de servicios turísticos a turistas no residentes



Escala de 1 a 10, siendo 1 la más baja calificación y 10 la más alta

Elaborado por: Ministerio de turismo, 2011

Tal como se puede observar en el gráfico anterior la calificación en transporte con 7/10 alimentación 7.8/10 y alojamiento 8.2/10 reflejan que la percepción de turistas no residentes es positiva y a pesar que internamente las estadísticas no favorecen de la misma manera en seguridad el Ecuador mantiene una buena imagen.

En el distrito metropolitano de Quito se formó un nuevo servicio de seguridad para el turista denominado Policía Turística. Dichos agentes funcionan como agentes de policía normal pero están distribuidos en zonas de afluencia turística como Centro Histórico, Mariscal, Mitad del Mundo, Aeropuerto Mariscal Sucre, Terminales Quitumbe y Carcelén. (Quito Turismo, 2012). Este es una actividad del proyecto ejecutada en el 2012 el mismo que contaba con 5 ejes principales sensibilización ciudadana, capacitación, alianzas estratégicas, investigación y seguridad en destinos., todos ellos enfocados a la seguridad del turista.

Complementario a ello está la creación del manual de señalización turística que involucra a toda la actividad enfocada en las necesidades del turismo en el Ecuador. Con ello la implantación de logos, textos o leyendas y pictogramas¹⁵ que entre otros advierten y preservan la seguridad del visitante. Como ejemplo una zona de advertencia por factores de riesgos geográficos. Además está la señalética vial denominada de aproximación que es indispensable en el moto-turismo, conformada por señales informativas de destino, señales informativas de servicio y señales informativas de atractivos naturales y culturales.

3.3.3. Logística

Antes de adentrarse en este tema, es necesario conocer que es la logística y como se relaciona con el moto-turismo.

Andrés Muñoz da a conocer en su libro “Logística y turismo” lo que rodea a esta rama mencionando que “abarca a todas aquellas actividades relacionadas con el traslado y el almacenamiento de sus productos entre sus puntos de adquisición y sus puntos de destino“(Muñoz, 2005).

Tal como se menciona anteriormente la logística se aplica al transporte de personas, pero no basta con esto, para que el tour sea completo se necesita del alojamiento, actividades, alimentación, imprevistos etc.

El moto-turismo puede ser efectuado de 2 formas muy distintas entre sí. Por un lado esta equipar la motocicleta con lo necesario, con ansias de viajar se organiza algo rápido y el motociclista sale a aventurarse. A lo largo de su viaje va a realizar paradas cuando el

¹⁵ Pictogramas: Es un signo que representa esquemáticamente un símbolo, objeto real o figura

cansancio se presente, va a pasar las noches en lugares indeterminados. Sin embargo también existe lo contrario donde motociclistas analizan y estudian su viaje con anterioridad, determinado paradas para comer y pasar la noche (Gallardo, 2013). Factores logísticos existen varios, pero los indispensables son los siguientes

Alojamiento.- Los alojamientos pueden variar de categoría pero deben estar situados en lugares que ofrezcan el tipo de interés turístico, paisajístico o gastronómico del motociclista.

Parqueadero.- Siendo este un factor muy importante, ya que debido al nivel de seguridad del Ecuador no es 100% recomendable el dejar la motocicleta donde este expuesta a ser robada. Es por eso que es indispensable que el lugar de alojamiento tenga cierto nivel de facilidad para aparcar la motocicleta en lugares cerrados o seguros.

Facilidades de Pago.- Depende mucho del tipo de moto-turismo que se realice, excepto por el paquete donde ya se compra el tour incluido alojamiento y alimentación, es importante que establecimientos cuenten con facilidades de pago además del efectivo. Hay que tomar en cuenta que el motociclista no puede mantener cierta cantidad de dinero siempre a la mano.

Información.- Cuando un motociclista se aventura por su cuenta la información es el pilar fundamental, ya que de él depende el itinerario del viaje. Esto incluye atractivos, puntos de interés, rutas, alimentación, alojamiento, entre otros.

3.3.3.1. Hospedaje

Según el reglamento general de actividades turísticas, “son alojamientos los establecimientos, dedicados de modo habitual, mediante precio, a proporcionar a las personas alojamiento con o sin otros servicios complementarios” (Cámara de turismo de Pichincha, 2002).

En el año 2011 fueron registrados en el Ministerio de Turismo 178. 347 plazas de alojamiento en el Ecuador, mostrando de tal manera un incremento del 21.32% respecto a las plazas instaladas en el año 2007(Ministerio de Turismo, 2011).El Ministerio de turismo del Ecuador es el encargado de establecer las categorías de los establecimientos hoteleros por

medio de un distintivo de estrella diferenciándolos de la siguiente manera (Cámara de turismo de Pichincha, 2002):

- Cinco estrellas (Categoría de Lujo)
- Cuatro estrellas (Primera categoría)
- Tres estrellas (Segunda categoría)
- Dos estrellas (Tercera categoría)
- Una estrellas (Cuarta categoría)

De igual manera los alojamientos se clasifican en los siguientes grupos, según los cuales el motociclista puede optar por el que más le convenga;

Alojamiento Hotelero

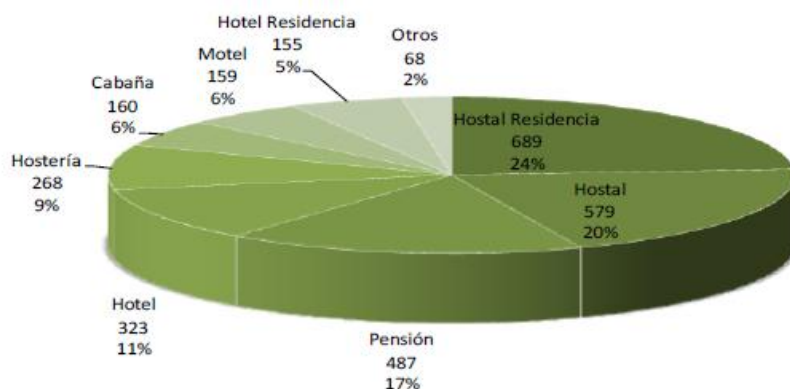
- Hoteles
- Hostales y Pensiones
- Hosterías, Moteles, Refugios, Lodges y Cabañas

Alojamientos extra hoteleros;

- Complejos vacacionales
- Campamentos
- Apartamentos

Distribuidos en el Ecuador por porcentajes de participación de la siguiente manera:

5. Gráfico – Porcentaje de participación de los tipos de alojamiento



Elaborado por: Ministerio de Turismo, 2007

Sin embargo, cada persona tiene sus propias preferencias, por lo que el resto de alojamientos turísticos a excepción de los Complejos vacacionales¹⁶, pueden ser de interés de un motociclista determinado. Se debe dejar en claro que muy independiente de la opción que el motociclista tome debe ser recibido como un turista más, sin discriminación alguna, por tal motivo el artículo No 54 del reglamento General de actividades turísticas también menciona que no existirá discriminación alguna, aceptando en sus alojamientos al público en general, rechazando el derecho de prohibición por esta causa a excepción de que el turista sea o no motociclista, falte a las normas básicas de convivencia y moralidad.

El Ministerio de Turismo es quien fija de igual manera un precio máximo para los distintos tipos de habitaciones que existen en función de los servicios que presten además de su capacidad, por lo que no tiene por qué existir un precio fijado exclusivamente para los motociclistas más allá de los posibles descuentos o promociones que están permitidos (Cámara de turismo de Pichincha, 2002).

De igual manera depende mucho del tiempo de estancia para el precio que el motociclista esté dispuesto a pagar, sin embargo se debe recordar que la verdadera experiencia de un motociclista se encuentra en aprovechar al máximo el día. Pero en algunas ocasiones el hospedaje puede ser el destino o atractivo a visitar, donde se pueden realizar varios tipos de actividades por la localización del establecimiento.

El moto-turista promedio no necesita de un alojamiento especial, mientras se cumpla ciertas necesidades básicas mencionadas anteriormente en este punto, el moto-turista puede utilizar cualquier alojamiento sin tomar en cuenta tipo, categoría o ubicación.

3.3.3.2. Alimentación

Datos mostrados por el Ministerio de Turismo según el proyecto PlandeTur 2020 señalaron que la rama de alimentos y bebidas están dentro de la industria del turismo

¹⁶ Complejos Vacacionales: Son todos los alojamientos ubicados fuera de los núcleos urbanos, que incluyen un régimen de pensión de alimenticia completa.

posicionada como actividad prominente con alrededor de un 59% de ventaja frente al resto de actividades.

6. Gráfico – Porcentaje actividades relacionadas al Turismo



Elaborado por: Ministerio de Turismo, 2007

Es decir que alrededor de 7 424 en las 24 provincias del Ecuador, las cuales en relación a porcentajes están distribuidos

- Guayas 34,9%
- Pichincha 23%
- Azuay 7,7%
- Manabí 5,2%
- Tungurahua 3.5%.

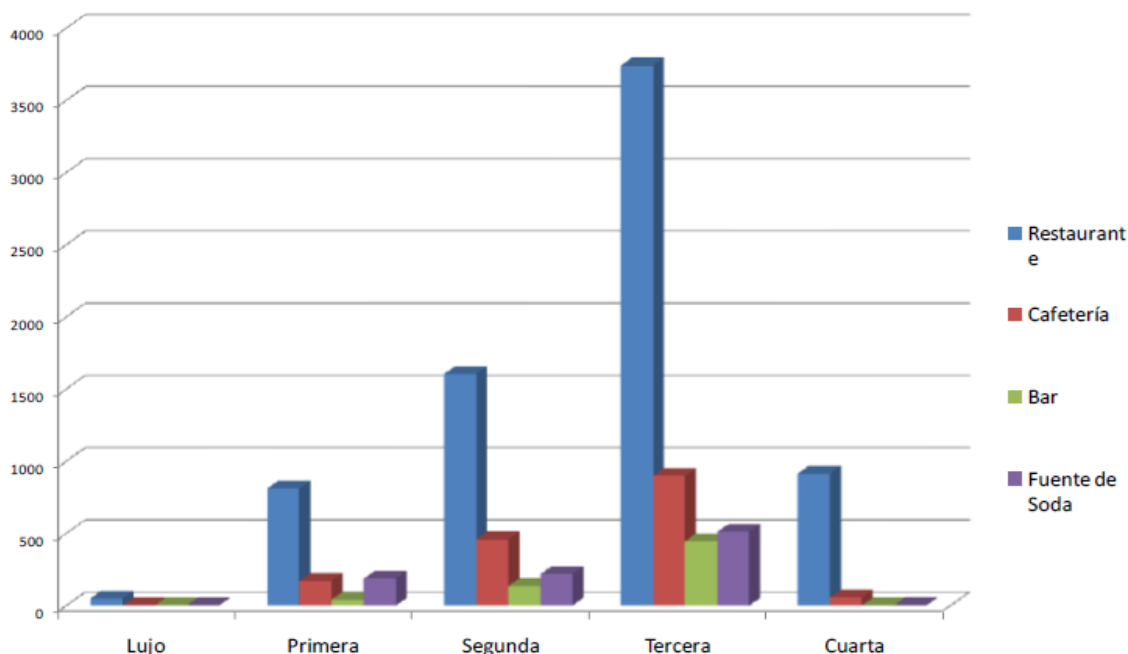
El 25% restante de establecimientos se encuentra distribuido a lo largo de las 19 provincias restantes (Ministerio de Turismo, 2007).

De igual manera se reconoció que la actividad generadora de la mayoría de empleos en el Ecuador es la de Alimentos y Bebidas con un 51%, siguiéndole a esta la de Alojamiento, continuando con el resto de actividades (Ministerio de Turismo, 2007).

En cuanto a la parte de Bebidas en el Ecuador se ofrece bares, cafeterías y fuentes de Soda. No existe mucha tradición o historia en la cuestión de bebidas por lo que la alimentación con restaurantes ocupa el 70 % de todos los establecimientos. A pesar de nombrar que

alimentación y bebidas es la activada más grande del sector del turismo, en la categorización se puede observar que la mayoría pertenece a tercer y cuarta categoría, las más bajas de la escala.

7. Grafico – Categorización de establecimientos de alimentación y bebida



Elaborado por: Ministerio de Turismo, 2007

Esto repercute directamente en el nivel de turismo que se desea manejar ya que de esta forma apuntar a consumos bajos por turista.

No se debe dejar de lado al servicio de Alimentos y Bebidas que prestan los alojamientos, entendiendo que el 97.9% es decir 2.818 establecimientos en alojamiento ofrecen alimentación y bebida dentro de sus instalaciones (Ministerio de Turismo, 2007).

Finalmente hay que recalcar que por la megadiversidad del Ecuador la alimentación no solo es una herramienta básica del turismo, sino un importante atractivo para el Ecuador. La gastronomía ecuatoriana se ha visto enriquecida por la pluriculturalidad, la diversidad de climas así como la variedad de especias y productos que existen en el país. Además, la herencia tanto indígena como europea ha creado una mezcla particular que se centra en la sazón y creatividad tanto de platos como de cocineros. (Ministerio de Turismo, 2007). Esto

beneficia totalmente al moto-turismo ya que aumenta el valor turístico cuando se esté viajando por el Ecuador, ya que cada parada a comer es una posible atractivo.

3.4. Atractivos enfocados al Moto-turismo

Primero se analizara los atractivos como concepto y la situación de los mismos en el Ecuador. Por tal motivo para nombrar los atractivos turísticos se debe diferenciar entre recursos y atractivos:

Recurso Turístico: Son sitios naturales y manifestaciones culturales que se merezcan ser visitadas o admiradas por los turistas. Son el fundamento para el desarrollo posterior de la atracción y son la materia prima de futuras atracciones.

Atractivo Turístico

1. Son recursos turísticos que tengan elementos aptos para la explotación del turismo, esto es, dotados al menos con acceso y preferiblemente con servicios básicos (Ministerio de Turismo, 2007)
2. Son el conjunto de lugares, bienes, costumbres y acontecimientos que por sus características propias de ubicación en un contexto, atraen el interés del visitante. Esta misma metodología clasifica los atractivos turísticos por categoría, (sitios naturales y manifestaciones culturales) y varios tipos y subtipos (Ministerio de Turismo, 2007).

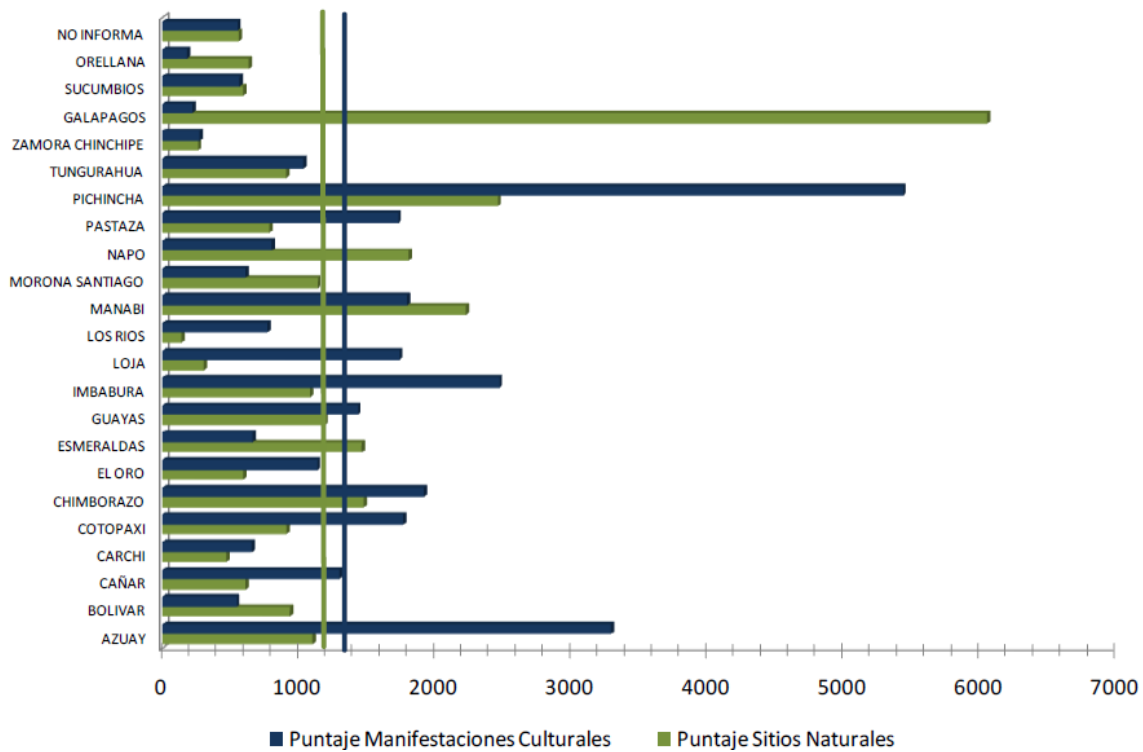
En el Ecuador tiene hasta el año 2007 en el inventario de atractivos 1635, de los cuales 923 son manifestaciones culturales y 712 son atractivos naturales. Para cada uno de los atractivos se maneja una jerarquía respectiva.

- **Jerarquía IV:** Atractivos excepcional de gran significado para el mercado turístico internacional, capaz por sí solo de motivar una importante corriente de visitantes actuales o potenciales.
- **Jerarquía III:** Atractivos con rasgos excepcionales en un país, capaz de motivar una corriente actual o potencial de visitantes del mercado interno, y en menor porcentaje el internacional, ya sea por si solos o en conjunto con otros atractivos.

- **Jerarquía II:** Atractivos con algún rasgo llamativo, capaz de interesar a visitantes de larga distancia, ya sea del mercado interno y respectivo, que hubiese llegado a la zona por otras motivaciones turísticas, o de motivar corrientes turísticas actuales o potenciales, y atrae al turismo fronterizo de esparcimiento
- **Jerarquía I:** Atractivos sin merito suficiente para considerarlos a nivel de las jerarquías anteriores, pero que igualmente forman parte del patrimonio turístico como elementos que pueden complementar a otros de mayor jerarquía en el desarrollo y funcionamiento de cualquier de las unidades que integran el espacio turístico (Ministerio de Turismo, 2007).

Como base de datos el Ministerio de Turismo organiza de forma jerárquica y con puntajes respectivos los atractivos por provincia.

8. Gráfico – Puntaje de atractivos turísticos por Provincia



Elaborado por: Ministerio de Turismo, 2007

De esta manera se puede calcular las provincias con mayor interés y potencial turístico en base de la suma de los atractivos con respecto a la jerarquía que poseen. A continuación la tabla detalla el porcentaje de los atractivos tanto naturales como manifestaciones culturales y a la jerarquía a la que pertenecen.

13. Tabla – Porcentaje de atractivos turísticos pertenecientes a cada Jerarquía

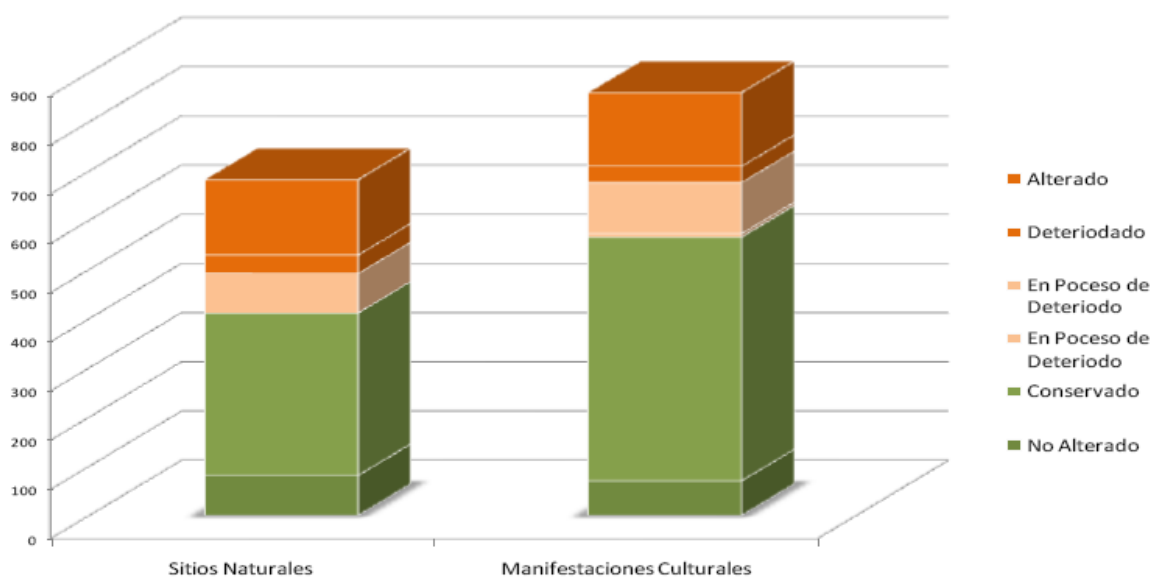
JERARQUÍA	SITIOS NATURALES	MANIFESTACIONES CULTURALES
Jerarquía IV	31.12%	9.45%
Jerarquía III	27.3%	40.2%
Jerarquía II	41.5%	50.42%

Elaborado por: Ministerio de Turismo, 2007

Cabe señalar que en 10 provincias de las 24 se concentran el 72.2% de los atractivos naturales: Galápagos, Pichincha, Manabí, Napo, Chimborazo, Esmeraldas, Guayas, Morona Santiago, Azuay e Imbabura. Mientras en los atractivos de tipo manifestaciones culturales en 7 provincias de las 24 se encuentra el 77.8% del total.

Con respecto al estado de conservación de los atractivos se está trabajando mucho pero todavía se tiene un retraso que perjudica directamente en la imagen como destino turístico. 63% se encuentra en estado positivo el cual pertenece a no alterado y conservado, mientras que el 37% restante está afectado (Ministerio, de Turismo, 2007).

9. Gráfico – Estado de conservación de atractivos turísticos



Elaborado por: Ministerio de Turismo, 2007

Situación específica

Entendido la situación general de los atractivos, se debe analizar las 3 regiones en las que va ser planteada las rutas enfocadas al moto-turismo.

Como introducción, el Ecuador posee 4 macro regiones naturales, Sierra, Costa, Amazonia e Insular o Galápagos. Fueron definidas por características biogeografías y climáticas, políticamente se limitaron por provincias. El Ministerio de Turismo por fines de análisis de datos, planteo los atractivos en 5 pisos climáticos.

14. Tabla – Pisos Climáticos y su relación con las Regiones naturales del Ecuador

Piso Climático	Metros sobre el nivel del mar	Región
Tropical	0 – 300	Costa, Amazonia, Insular
Sub Tropical	300 – 2000	Costa, Amazonia
Temperado	2000 – 3000	Sierra
Sub Temperado	3000 - 4000	Sierra
Páramo	4000 - 5000	Sierra

Elaborado por: Esteban Kolb

Fuente:PlandeTur 2020

De los pisos antes mencionados 53% de los atractivos se encuentran en Trópico y Subtropical, 47% en pisos Temperado, Sub Temperado y Páramo correspondiente a la Sierra. Por tal motivo se entiende que la Sierra, Costa y Amazonia tiene un equilibrio de atractivos, fundamental para un desarrollo óptimo de una ruta turística, ya que se mantiene el nivel turístico a lo largo de la misma.

Los atractivos que sirven para el Moto-turismo son en realidad casi todos los atractivos disponibles. Afortunadamente el viajar en motocicleta no se cruza con la mayoría de actividades turísticas. Se puede citar como atractivos o actividades no realizables todas

aquellas que se encuentren en un lugar determinado que no se tenga acceso en la motocicleta, debiendo tomar algún otra forma de transporte para ir, con duración de 2 días o más (Gallardo, 2013). Con ello todo lo que implique movilizarse en otro vehículo o forma de transporte, pero con excepciones tales como excursiones cortas con salida y retorno al mismo punto. Como ejemplo una cabalgata en el volcán Cotopaxi, donde se utiliza la motocicleta para llegar al punto de inicio, se deja parqueada la motocicleta para realizar la cabalgata, se retorna al mismo punto y finalmente se toma la motocicleta para dirigirse al próximo destino. Lo mismo puede suceder con Trekking, Bicicleta, Escalda, Rafting, etc.

Los siguientes atractivos divididos por las 3 regiones a visitar en las rutas de Moto-Turismo, se describirán de forma general, en base al posible interés del Moto-turista. Las siguientes categorías fueron creadas en conjunto con personas que realizan moto-turismo para determinar atractivos únicos y destacados para el motociclista, además la información usada en las fichas de inventario de atractivos del Ministerio de Turismo Como se menciona anteriormente los atractivos se dividen en 2 grupos, los sitios naturales y manifestaciones culturales, pero se hace una excepción en unir a gastronomía como una categoría más, a pesar de estar implícita como subtipo en el orden de las manifestaciones culturales para el Moto-Turismo la comida representa una rápida y muy buena manera de relacionarse con un lugar o población, de tal manera que necesita sobresalir antes los atractivos ya conocidos. Finalmente hay que destacar que ciertas carreteras o vías usadas como atractivo en sí, se las clasificará dentro del grupo de sitios naturales.

3.4.1. Sierra

Formada por la cordillera oriental y occidental de los Andes, interponiéndose entre la amazonia y la costa, se eleva en su punto máximo hasta los 6310 m.s.n.m., constituida por 10 provincias se extiende por toda la franja del centro del Ecuador. Gran riqueza cultural por las decenas de grupos étnicos actuales y herencias de grupos pasados.

Gastronomía

La comida de la sierra ecuatoriana se caracteriza por involucrar mucho el cerdo, papa, maíz y general verduras y tubérculos nativos. La comida tiene una influencia Europea pero

prevalece los rasgos indígenas del pasado hasta la actualidad. No se debe olvidar que se utilizan ingredientes únicos y hasta extraños para diferentes platos, como es el cuy (conejiño de indias), churos (caracoles pequeños), etc. A pesar que la sierra es considerada una sola región tiene una clasificación no oficial, dividiéndola entre el norte y el sur, principalmente por las costumbres, las cuales pueden ser también percibidas en la comida (Anexo 4).

Manifestaciones de Cultura

En la sierra el punto más fuerte del turismo es la cultura, con la mezcla histórica de sangre indígena de varios grupos preincaicos e incaicos, complementario con española se encuentran expresiones culturales infinitas. Se puede encontrar explicaciones o creencias muy diferentes en poblados que se encuentran a pocas horas de distancia. Con 15 culturas a lo largo de la sierra se identifican varios patrones parecidos pero con rasgos muy distintivos entre ellas. Finalmente se suma la historia colonial que sobrevive en varias ciudades del Ecuador, con todos los rasgos religiosos de esa época (Anexo 5).

Sitios Naturales

Al estar formada por la cordillera de los Andes, se encuentran muchos sitios ideales para actividades de aventura. Además el rango en altitud crea megadiversidad de ambientes, donde se puede encontrar ríos, cañones, volcanes, valles, etc. Una característica especial de los sitios naturales de la sierra es que en la mayoría de ellos se puede o se tiene contacto con gente y culturas locales. Finalmente se puede concluir que el punto fuerte de la sierra es la forma creada por los sistemas volcánicos, las montañas, cerros y volcanes debido a ello existen todos los demás sitios, y complementario en ellas se han construido las carreteras de primer nivel para el Moto-turismo (Anexo 6).

3.4.2. Costa

La costa Ecuatoriana, es un magnífico lugar de descanso y aventura, con alrededor de 2230 km lineales de costa, un tercio son playas muy bien explotadas para el turismo (GeoJuvenilEcuador). Con las 6 provincias se tienen algunos tipos de Ecosistemas favoreciendo a la diversidad y al turismo (Anexo 7).

Gastronomía

En general la gastronomía de la costa se caracteriza por involucrar muchos los frutos y verduras nativas, mezclando los con mariscos y hasta carnes rojas. Varía en el tipo pasando por una infinidad de formas de preparar sopas, entradas, platos fuertes, y postres sin olvidar de igual forma bebidas. Al igual se encuentran influencias de la Sierra con la preparación de algunos platos mixtos en ingredientes costeños y serranos. (Anexo 8)

Manifestaciones de Cultura

La Costa es fuerte en cultura ya que se la acredita ser testigo de las primeras cultura del Ecuador, complementario existen varios pueblos indígenas y nacionalidades que dan riqueza en historia y festividades las cuales se puede mencionar. Existen varios puntos todavía conservados como sitios arqueológicos con vestigios que se siguen desenterrando. En muchos lugares se han mantenido las costumbre con el pasar del tiempo, con las mismas fuentes de ingresos y las mismas necesidades. En la actualidad se entiende el potencial de la cultura de la costa y está siendo explotada de forma sustentable. (Anexo 9)

Sitios Naturales

Los sitios naturales de la costa se centralizan en playas o regiones litorales pero también se pueden encontrar bosques o humedales que valen la pena ser tomados en cuenta. En las provincias del norte de la costa se caracterizan por un ambiente más húmedo, mayor fuentes de agua dulce, por lo tanto también existen algunos balnearios y ríos. En la región sur de la costa la corriente de Humboldt la vuelve un poco más árida, con sus características y atractivos propios. (Anexo 10)

3.4.3. Amazonía

La amazonia ecuatoriana es reconocida como el lugar más biodiverso del mundo, explotada y conservada a la vez, es fuente de inmensa diversidad biológica y cultural.

Gastronomía

La gastronomía de la amazonia es muy particular y única, ya que por tradición histórica-cultural el alimento es prácticamente todo lo que tenga la selva y pueda ser comido. Encontrando a insectos, gusanos, peces, animales salvajes (monos, saínos, roedores, etc), frutos y plantas que normalmente la gente no comería. Pero debido a la colonización se han fusionado las culturas incorporando ingredientes más comunes pero lo tradicional se mantiene vigente y prevalece. Dicha particularidad lo vuelve un rasgo cultural muy distintivo, muy interesante para el Moto-turismo.(Anexo 11)

Manifestaciones de Cultura

Las manifestaciones culturales en la amazonia se relacionan directamente con los grupos étnicos que existen en nuestro territorio. Existen algunas comunidades que no tienen contacto alguno con el mundo exterior y son muy celosos con sus tradiciones pero la mayoría tienen influencias occidentales pero mantiene creencias y tradición. Las manifestaciones culturales de dichos grupos son reconocidos como patrimonio turístico y ha sido afortunadamente utilizado de forma sustentable tanto para el medio ambiente como para las culturas. (Anexo 12)

Sitios Naturales

La amazonia en si es un atractivo tipo sitio natural por excelencia. Cada lugar no intervenido y hasta los intervenidos por el hombre tienen un nivel de atractivo especial y característico, por ello a pesar de ser una misma región y ser muy homogénea a simple vista, en muy poca distancia se pueden encontrar diversidad de micro ambientes. Los animales y plantas complementario al lugar donde viven es motivo de visita en personas extranjeras y existen algunos puntos especiales como el Yasuní o la cordillera del Cóndor que son reconocidos a nivel mundial.(Anexo 13)

CAPITULO IV

CAPITULO IV: PROPUESTA DE 3 RUTAS PARA MOTO-TURISMO

4.1. Modelo de Rutas

La planificación y creación de las rutas fue realizado en base a datos obtenidos de la encuesta, investigación de campo y entrevistas a personas relacionadas con esta actividad, y finalmente con estos datos crear rutas que resuman la oferta turística del Ecuador, sin olvidar los intereses del moto-turista. Además se usó las rutas ya creadas por operadoras de moto-turismo, analizando ventajas y planteado alternativas que puedan brindar un producto más completo. Cabe recalcar ya que se plantea Rutas turísticas aplicadas al motociclismo, dichas rutas deben mantener un equilibrio entre atractivos, actividades y viaje. La encuesta refleja que al momento de enterarse a cerca de un Moto-tour las personas se fijan primeramente en las actividades las mismas que son determinadas por la ruta que va a ser seguida, por lo tanto es importante plantear rutas aptas que abarquen atractivos que realmente llamen la atención del turista.

De la misma manera la encuesta tuvo preguntas que limitan y dan forma a las rutas ya que se obtuvo de forma general las preferencias del Moto-turista. Con el objetivo de satisfacer a la mayoría de viajeros se toma en algunos casos 3 resultados para plantear las 3 diferentes rutas, aplicando un resultado en cada Ruta. El nombre para cada ruta expresa su esencia y modalidad, quedando como referencia tanto para viajeros nacionales pero sobre todo internacionales.

Se debe mencionar que las 3 rutas tienen como punto de llegada y partida la ciudad de Quito, esto se debe principalmente a cuestiones estratégicas para el turismo. Quito tiene uno de los grupos de motociclistas más grande del Ecuador, además que es un centro turístico y está ubicado estratégicamente con otros atractivos. No se debe olvidar que las 2 únicas empresas que operan moto-turismo en Ecuador, tienen su centro de operación en Quito y todas sus rutas parten y llegan desde Quito.

Se utilizó el mapa vial/turístico del Instituto Geográfico Militar en él está descrito leyenda, escala, signos y simbología turística. Dicho mapa fue recortado y enmarcado, delimitando y para hacer más visibles las rutas, se detalla el respectivo recorrido diario con un color determinado, además el punto de partida tiene la sigla **S** mientras que el de llegada una **L**.

4.1.1. Ruta 1: Ecuador Andes Enduro



Fuente: Instituto Geográfico Militar 2009

- Descripción de la Ruta

La primera ruta está enfocada el motociclismo de tipo enduro, con un gran grupo de enduristas en el Ecuador, es una modalidad creciente y muy popular. Dentro de las características de Rutas de Enduro se debe tomar en cuenta que no se puede recorrer muchos kilómetros debido a que los caminos parroquiales o cantonales, por lo tanto presentan muchas

curvas y obstáculos. A pesar que se puede conducir todo el día en la motocicleta, esta ruta está diseñada para un equilibrio entre duración de conducción y actividades recreativas en el destino, ya que hay que recordar que no son motocicletas ergonómicas ni confortables pasadas ciertas horas de manejo.

La ruta fue creada en la región de la sierra, donde se visitan 3 pisos climáticos (Sub-Trópico, Templado, Sub-Templado) el punto más bajo 1200 m.s.n.m. y el punto más alto 3600 m.s.n.m.. Visita las provincias de Pichincha e Imbabura, con un tipo de circuito de nivel bajo-intermedio de dificultad. Garantiza el reducido impacto ambiental y nula preocupación de puertas o invasión de probidad privada, ya que se transita por vías públicas con características aptas para el Enduro.

Esta ruta parte del norte de la ciudad de Quito y llega al mismo sector. Las actividades turísticas dentro del viaje están compuestas por 1.Cultural /Histórico, 2.Deporte/Aventura y 3.Ocio y Relajación

- Itinerario

Día 1

Trayecto: Quito – Mindo

Distancia: Aproximadamente 65km

Duración: 1:30 horas

Superficie: 85% off-road, 15% asfalto

Descripción: Parte de la ruta turística denominada “Ruta del Quinde”, se conduce por la cordillera hasta descender al subtrópico, es excelente para avistamiento de especies de fauna especialmente aves y flora. En el primer día el motociclista se va encontrar con una vía sin asfaltar pero aplanada, por lo que no necesita sortear muchos obstáculos. Existen algunos paradas técnicas para comida o fotografía que vale la pena visitar durante el camino. Una vez llegado a Mindo se utiliza la motocicleta para ir los puntos de interés del sitio. Se realizan pocas horas de manejo porque Mindo turísticamente tiene muchas atractivos por ofrecer lo que ocupa todo el día en visitar.

Día 2

Trayecto: Mindo - Cotacachi

Distancia: Aproximadamente 140km

Superficie: 75% off-road, 25% asfalto

Duración: 3:30 horas

Descripción: Esta ruta revela finalmente la experiencia de realizar enduro en la sierra ecuatoriana. Se parte de la misma zona climática de Mindo, visitando valles productivos y serranía alta sobre los 3000 m.s.n.m., percibiendo mucha diversidad en cuanto a climas y paisajes. Finalmente se cruza a una nueva provincia y nuevos puntos turísticos culturales aparecen característicos de Imbabura. A lo largo de la ruta se pueden realizar muchos puntos de vista y paradas en atractivos. La vía es relativamente amplia con segmentos fuertes de curvas y variación en altitud, puede existir algún tipo de tráfico.

Día 3

Trayecto: Cotacachi - Quito

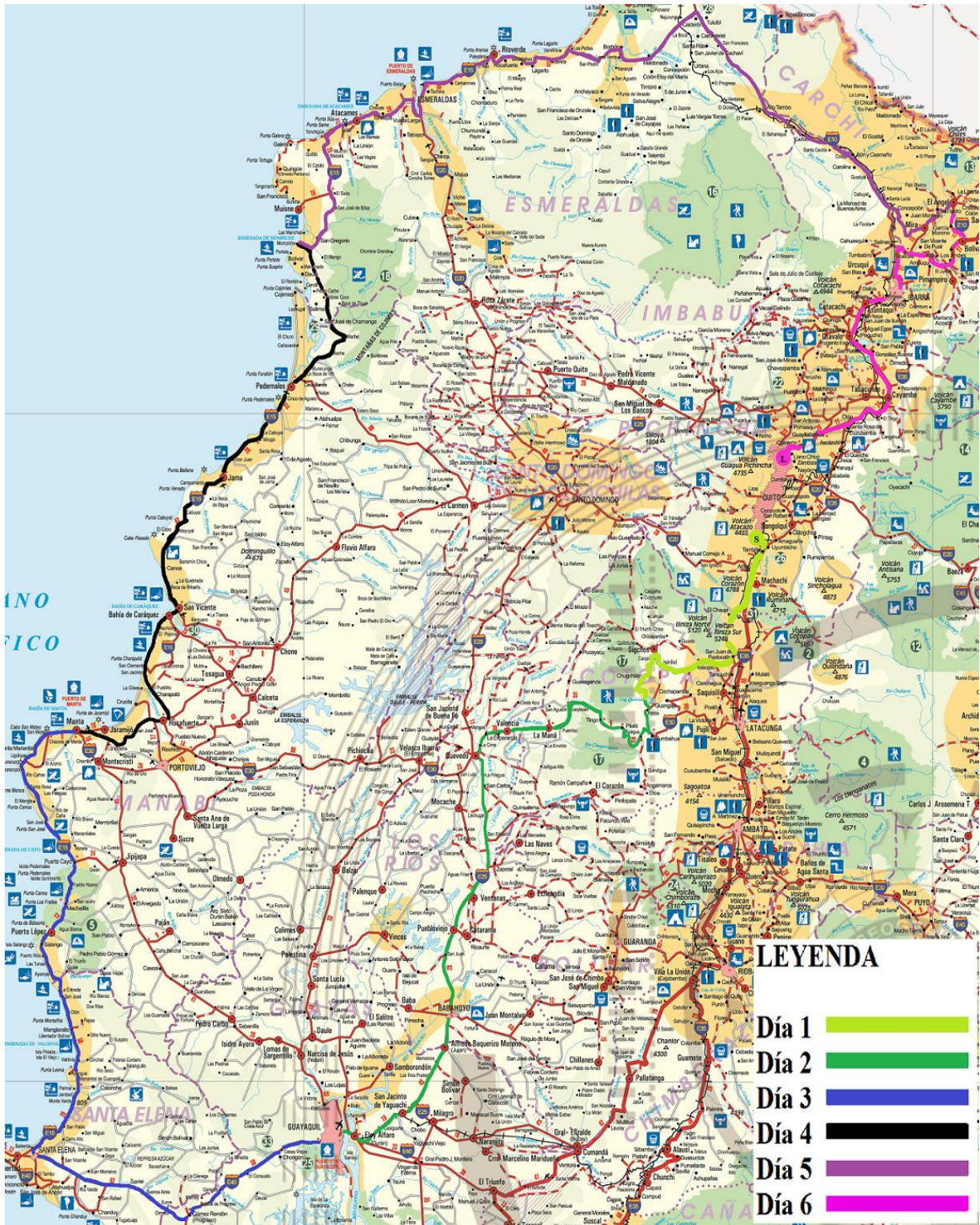
Distancia: Aproximadamente 130km

Superficie: 65% off-road, 35% asfalto

Duración: 3 horas

Descripción: Se sigue un perfil de ruta por la serranía, con cambios percible por la humedad, ya que se van encontrar valles áridos pero sin embargo productivos. El camino se va destacar por ser de lastre muy suelto lo que requiere un poco más de experiencia de parte del motociclista. El recorrido no va a tener muchas paradas ya que se pasa principalmente solo por poblados pequeños, se pueden incluir vistas a atractivos en la ciudad para complementar el día.

4.1.2. Ruta 2: Aventura Sierra-Mar/ Sierra-Mar Adventure



Fuente: Instituto Geográfico Militar 2009

- Descripción de la Ruta

La segunda ruta está enfocada al segmento con la segunda preferencia en cuanto a rutas de las encuestas realizadas, las motocicletas doble propósito al igual que las rutas doble propósito tienen como característica especial el usar también vías off-road para viajar. Involucra 6 días de viaje con visitas a atractivos de diferente índole, variando en clima y cultura abarcando alto porcentaje del Ecuador en su extensión. Con esta Ruta se pretende que el viajero perciba la diversidad del Ecuador, que sienta que se encuentra a kilómetros de donde estaba previamente hace pocas horas.

La Ruta se caracteriza por la aventura con paisajes únicos del Ecuador, mezclando vías de campo para acceder a lugares escondidos y vías asfaltadas de primera calidad. De la misma manera que los resultados de la encuesta se presenta la ruta con equilibrio entre las regiones de la sierra y la costa, mezclando aventura con la sierra y relajación en la costa. Finalmente se pretende realzar lo tradicional con lo moderno en el Ecuador, pasando por grupos étnicos a mega ciudades en cuestión de horas.

Además según preferencias de los Moto-turistas se pretende mantener el conducir diariamente hasta por un periodo máximo de 5 a 7 horas, creando trayectos diarios que sean diversos, entretenidas y confortables a la vez.

- Itinerario

Día 1

Trayecto: Quito - Quilotoa

Distancia: Aproximadamente 170km

Superficie: 20% off-road, 80% asfalto

Duración: 3 horas

Descripción: Primer día de ruta es una pequeña introducción a como se va a desarrollar la ruta por completo, se comienza con poco recorrido y pocas horas, priorizando las paradas de interés turístico. Se sale del sur de la ciudad de Quito por la panamericana y dependiendo de

los motociclistas, existe la posibilidad de ir por una vía totalmente pavimentada y otra con un tramo de off-road como fue planteada esta ruta originalmente. Se visita solo la serranía dando importancia a la geografía de esta peculiar región. Finalmente la comunidad Quichua ocupa un lugar importante ya que el viajero se va a relacionar con ellos en muchos puntos de este trayecto

Día 2

Trayecto: Quilotoa - Guayaquil

Distancia: Aproximadamente 290km

Superficie: 10% off-road 90% asfalto

Duración: 4:30 horas

Descripción: Una vía alternativa que une la sierra y la costa, favorece al motociclista por el poco tráfico, disminuyen peligros potenciales. Desde un punto alto de la cordillera a 3900 m.s.n.m. se baja a nivel de la costa por un camino muy entretenido para el conductor de la motocicleta por sus continuas curvas, subidas y bajadas. Posteriormente el 70% restante se conduce por vías rectas, admirando paisajes y cultivos de toda clase. En este trayecto se mezcla el placer de conducir con algunos puntos de interés en los cuales se puede parar.

Día 3

Trayecto: Guayaquil - Manta

Distancia: Aproximadamente 340km

Superficie: 5% off-road, 95% asfalto

Duración: 5:30 horas

Descripción: El trayecto costanero de esta ruta, se relaciona con la ruta turística ya establecida denominada “Ruta Spondylus”. Suma mucho interés ya que el atractivo principal es poder conducir a lado de la playa y el mar. Se pueden incluir actividades tanto de relajación, como culturales y aventura, en una misma ciudad, pueblo o lugar de hospedaje. Tal como los

resultados en la encuesta, la región de la costa tiene mayor acogida para viajar, por lo que la estadía y los puntos pueden variar dependiendo el interés del moto-turista. Las pocas vías off-road en las que se transiten pueden ser para ir a atractivos alejados de la carretera.

Día 4

Trayecto: Manta - Mompiche

Distancia: Aproximadamente 280km

Superficie: 100% asfalto

Duración: 4:30 horas

Descripción: Este trayecto sigue siendo parte de la Ruta del Spondylus, yendo paralelo a la costanera sentido sur-norte se va a sentir el cambio de ecosistema conforme se aproxime a la provincia de Esmeraldas. De la misma manera los caminos cambian ya que por la vegetación y ríos vuelvan las curvas. En cuanto a actividades adicionales existen menos que el día previo, pero se enfatiza en hacer de este, un día de descanso en la playa de Mompiche, tan solo de disfrutar del mar y la arena.

Día 5

Trayecto: Mompiche – El Ángel

Distancia: Aproximadamente 410km

Superficie: 90% asfalto 10% off-road

Duración: 6:30 horas

Descripción: Con el descanso del día anterior, sigue el trayecto más largo de la ruta. Con aproximadamente 410 km se va a pasar por caminos costaneros del norte de Esmeraldas, resaltando la belleza del Chocó para volver a subir a la sierra, esta vez para salir al norte de la sierra ecuatoriana. Este trayecto está diseñado para ver paisajes y sitios naturales únicos, incluyendo esta vez el páramo y sus caminos desafiantes y aventureros. El día pretende acabar en un poblado pequeño típico de la serranía donde se puede compartir costumbres.

Día 6

Trayecto: El Ángel – Quito

Distancia: Aproximadamente 200km

Superficie: 100% asfalto

Duración: 3 horas

Descripción: En el último día, el viaje es más relajado con una distancia confortable, se da espacio para que el viajero disfrute de múltiples paradas a largo del recorrido, ya que se pasa por múltiples poblados tradicionales que obligan al viajero a detenerse para fotografías o compartir un momento. Igualmente existen varios puntos de expresiones culturales por grupos étnicos varios, que manifiestan su tradición en gastronomía, prendas de vestir, accesorios, recuerdos, etc. Finalmente al arribar de vuelta a la ciudad existen varios puntos al norte que se relacionan con los antes visitados, por lo que se puede terminar visitándolos de igual manera.

4.1.3. RUTA 3: ThreeWorld / Tres Mundos



Fuente: Instituto Geográfico Militar 2009

- Descripción de la Ruta

La Ruta denominada 3 mundos corresponde a la más extensa en cuanto a días de duración se refiere, con el rango de 9 a 11 días, tercera preferencia en las encuestas, permite plantear una ruta que involucre todas las regiones naturales del Ecuador. Se visitara la sierra, amazonia y costa, intentando que en cada región el moto-viajero perciba toda las características propias del medio natural y la gente nativa involucrada. Con la gran variedad de climas pasando por, frio, caliente, húmedo, etc las actividades estarán regidas por el lugar de parada y preferencias, pero en general se intenta mantener las 3 opciones más escogidas en la encuesta las cuales fue ocio/relajación, deporte y aventura e histórico/cultural. Turísticamente esta ruta introduce al viajero a conocer gran parte del país, con opción de involucrarse y disfrutar de viajar por las vías del Ecuador, sin olvidar que preferentemente las rutas sean menores de 5 a 7 horas diarias de conducción, mismas que están planificadas para partir en la mañana y llegar al destino pasado la hora del almuerzo. Cabe señalar que algunas de las operadoras de moto-turismo usan itinerarios parecidos a este, ya que presenta un concepto integral de la oferta de turismo del Ecuador. Lo único que se debe considerar en esta Ruta son las leyes de tránsito en general, especialmente límites de velocidad, además precaución con el tráfico vehicular pesado y liviano que estará presente a lo largo de esta Ruta.

El tipo de superficie es 100% asfaltada excepto por pequeñas tramos donde se necesita acceder a un lugar determinado fuera del camino principal. Con esto se está involucrando a la gran mayoría de motocicletas con un 70% del total de encuestas, orientadas algunas estrictamente al asfalto. Estas vías garantizan 100% de seguridad con iluminación, símbolos y asistencia vial, para que bajo ninguna circunstancia al momento de viajar el motociclista se siente desprotegido. Además de los atractivos existen muchos lugares de alojamiento con atractivos propios que brindan las herramientas necesarias para acoger a motociclistas.

- Itinerario

Día 1

Trayecto: Quito – Puerto Misahuallí

Distancia: Aproximadamente 210km

Superficie: 100% asfalto

Duración: 3:30 horas

Descripción: Una vía totalmente nueva creada hace pocos años es el principal nexo entre la sierra y la amazonia. Este trayecto se caracteriza por el cruce de la cordillera por el páramo andino donde seguramente el motociclista se puede encontrar con niebla, lluvia y en algunas ocasiones nieve. Posteriormente al momento de descender hacia las llanuras de la amazonia se presentan muchas curvas en vías angostas que tiene un alto porcentaje de lluvia o están mojadas por fuentes de agua cercanas.

Día 2

Trayecto: Puerto Misahuallí – Baños de Agua Santa

Distancia: Aproximadamente 150km

Superficie: 100% asfalto

Duración: 2:30 horas

Descripción: Este trayecto es muy diferente al resto de vías encontradas en el Ecuador, ya que por cuestión de resistencia ante factores climáticos las vías son de concreto, volviéndose irregulares. Esta irregularidad se debe tomar en cuenta cuando este mojada ya que disminuye la adherencia en un gran porcentaje. Al momento de volver a subir por la cordillera la vía es angosta y existe gran número de vehículos pesados transitando por la misma, por lo que se debe tener mucha precaución y perspicacia. Este trayecto es corto porque se entiende que Baños es un destino de múltiples actividades, dando preferencia a la recreación del motorista.

Día 3

Trayecto: Baños de Agua Santa - Cuenca

Distancia: Aproximadamente 320km

Superficie: 100% asfalto

Duración: 5 horas

Descripción: En el tercer día de la ruta, el motociclista viaja por toda la serranía centro-sur del Ecuador, con ello pasa por múltiples curvas y desniveles en altura característicos de esta región. Comienza tomando un vía secundaria que pasa por varios pueblos pequeños, para finalmente unirse a la panamericana, principal arteria vial del Ecuador. El motociclista se puede encontrar con puntos de interés que vale la pena visitar, ya que cuenta con la señalización pertinente.

Día 4

Trayecto: Cuenca - Zaruma

Distancia: Aproximadamente 320km

Superficie: 100% asfalto

Duración: 5 horas

Descripción: Pasando por la ciudad de Loja, este trayecto recorre el sur de la serranía. Pasando por algunos puntos altos, el motociclista puede encontrar factores climáticos a los cuales debe sortear, como lluvia y viento. Se toma la vía más larga desde Cuenca hacia Zaruma por lo atractivo de este trayecto en paisajes. Una vez en Zaruma existen puntos cercanos que el moto-viajero puede visitar a pocos kilómetros.

Día 5

Trayecto: Zaruma - Guayaquil

Distancia: Aproximadamente 250km

Superficie: 100% asfalto

Duración: 4 horas

Descripción: Trayecto costanero, de poco recorrido, el viajero experimentará segmentos con rectas largas en vías tanto angostas como amplias. Se debe tener cuidado con los desvíos y tomas de nuevas vías ya que es difícil el retorno. Las vías de las provincias del Guayas y El Oro las cuales van a ser transitadas en este día, cuentan con total asistencia y seguridad vial.

Dentro de la ciudad de Guayaquil se debe tener precaución con el tráfico e igualmente con los desvíos.

Día 6

Trayecto: Guayaquil - Montañita

Distancia: Aproximadamente 170km

Superficie: 100% asfalto

Duración: 3 horas

Descripción: Esta vía es muy reconocida ya que pertenece a la Ruta Turística Spondylus. También es muy usada por habitantes locales para dirigirse a la playa de Montañita. Consta de vías de primer orden con 2 y 4 vías, a pesar que son de velocidad hay que respetar el límite establecido por los muy frecuentes radares de velocidad, ya que la sanción puede en ocasiones arruinar el viaje. Además se debe tomar en cuenta que posibles animales pueden cruzarse en las vías.

Día 7

Trayecto: Montañita – Bahía de Caráquez

Distancia: Aproximadamente 210km

Superficie: 100% asfalto

Duración: 3.30 horas

Descripción: Montañita es un destino de sol y playa el cual insita sus visitantes a relajarse, por eso este trayecto está diseñado con poco kilómetros, para poder disfrutar de la costa Ecuatoriana. La Ruta es muy entretenida de cualquier modo que se transite ya que va paralelo a la costanera, muy vistoso y único. Sin embargo en este trayecto hay múltiples paradas a atractivos, al igual que múltiples vías para llegar al mismo destino, por tal razón queda a criterio del viajero por donde seguir.

Día 8

Trayecto: Bahía de Caráquez - Mindo

Distancia: Aproximadamente 290km

Superficie: 100% asfalto

Duración: 4:30 horas

Descripción: La Ruta desde Bahía hasta Mindo implica un suave recorrido, en una carretera renovada que cuentan con la seguridad necesaria. Se pasa por algunas ciudades hasta subir por la cordillera, por lo es recomendable tomar vías periféricas que evitan el tráfico de la ciudad. Una vez que se tome por La Concordia, vuelven las vías angostas y sobre todo las curvas pronunciadas, motivo por el cual se debe tener precaución al momento de tomarlas.

Día 9

Trayecto: Mindo - Quito

Distancia: Aproximadamente 90km

Superficie: 100% asfalto

Duración: 1:30 horas

Descripción: El último trayecto se diseñó tomando en cuenta el cansancio de los días previos de viaje, por lo que son pocos kilómetros de recorrido. De esta manera el moto-turista puede salir pasado el mediodía de Mindo para dirigirse a la capital. La vía de regreso es muy transitada por varios tipos de vehículos, además que muchas veces se debe tomar en cuenta probabilidad de lluvia o neblina. A lo largo de esta ruta existen algunas paradas de interés turístico que pueden ser tomado en cuenta, igualmente existen varios Restaurantes típicos de la zona.

4.2. Formas de Comercialización

La comercialización de un producto se define como el conjunto de funciones que se desarrollan desde que el producto sale del establecimiento de un productor, y los medios que se utilizan para que llegue al consumidor. Esta actividad se la efectúa primero definiendo el mercado meta, el mismo que deber ser contactado por medio del canal de distribución adecuado (Chiodo, 1996).

En el caso del turismo especializado¹⁷, la comercialización se ha adaptado a las necesidades del turismo mismo, dando como resultado a canales especializados en este tipo de actividades, ya que no tiene sentido comercializarlos (ni promocionarlos) a través de canales generalistas (Marín, 2012). Los principales canales especializados son:

- La propia empresa, grupo u organización: Forma especialmente utilizada por las empresas de turismo activo. Es un sistema que requiere un esfuerzo importante de planificación y ejecución. Sin embargo, tiene la ventaja de poder controlar todo el proceso de venta además del precio y, el mayor conocimiento del mercado, permite una mayor adecuación del producto a sus características y expectativas.
- Tour Operadoras Especializadas: Son especialmente importantes a la hora de comercializar este tipo de actividades puesto que tienen contacto directo con el cliente y otras agencias de viajes. Además ayudan a vender el producto con una comisión respectiva.
- Ferias, Exposiciones o Eventos: Este tipo de eventos combinan la difusión turística (marketing) con los negocios. Ya que pueden estar presentes tanto compradores y vendedores, facilitando el intercambio de información y, en muchos casos, el proceso de comercialización de los destinos y productos turísticos.

Promoción/Marketing: Este punto es el más importante al querer comercializar un producto, ya que es el principal medio por cuál va a ser conocido ante la comunidad. Además es la principal forma de captar posibles clientes y abrir nuevos mercados. El Marketing

¹⁷ Turismo especializado. Persona que realiza formas poco comunes, objetivas de turismo. Dispuesto a pagar por un servicio que se especialice en la actividad que está interesado, considerado el opuesto a turismo de masas.

especializado centraliza sus esfuerzos promocionando en medios que giren en el mismo entorno que el producto o actividad ofertado (Marín, 2012).

Entendido la comercialización de un producto turístico especializado se realiza su aplicación a las rutas moto-turísticas antes mencionadas. El Ecuador en si apunta a un mercado de turistas especializado, debido a la fragilidad de la megadiversidad, siendo este el mercado más recomendable. Para comercializar dichas rutas nacional e internacionalmente se debe primero obtener el apoyo de empresas privadas y gobierno con este tipo de actividad. Con ello que exista más gente interesada en crear operadoras especializadas, que puedan ofrecer este tour con las rutas antes planteadas, o por lo menos derivaciones de las mismas.

Los canales de distribución tienen una relación con el marketing de dicho producto, ya que al momento de distribuir de cualquier forma que esta sea, el producto está circulando a vista de posibles clientes.

El Ecuador comercializa “Turismo” como marca país, tal cual fuera un servicio, producto o bien. De esta manera se resume todo el mundo del turismo en una imagen, nombre y slogan, los cuales deben proyectar que se ofrece y que se busca. Por lo tanto el marketing es una herramienta fundamental e indispensable para el turismo. El Moto-turismo como una ramificación del turismo, es necesario determinar cómo el mercado meta busca su información u obtiene noticias de su actividad de preferencia. En base a las encuestas y con las siguientes preguntas

- ¿Por qué medio buscaban información para su próximo destino?
- ¿Cuál consideraría el medio más apropiados para dar a conocer el moto-turismo en Ecuador?

Se determinó que los medios sociales y de internet son importantes en la actualidad para masificar y promocionar un producto y por lo tanto la primera opción de estas preguntas. Seguido por libros o revistas especializados y finalmente ferias o eventos. Por lo tanto estos medios deben ser la forma para promocionar las rutas y por lo tanto la actividad Moto-turística en general para el Ecuador. No se busca hacer una campaña privilegiada de marketing con el Moto-turismo, pero si ser considerado por ejemplo en la página web oficial de la oferta turística del Ecuador (www.ecuador.travel).

Tal cual como ya se han manejado las operadoras Moto-turísticas en Ecuador, se han publicado artículos sobre el viajar en motocicleta por el Ecuador. Llegando a estar entre las de más lectura en Norte América, como por ejemplo Ultimate MotorCycling, Rider, Road Bike, American Icon, etc. Esta modalidad fue pionera de personas extranjeras ya que conocen de mejor manera el mercado de su país de origen, pero debe ser mantenido como ejemplo para empresarios ecuatorianos.

Finalmente en ferias o eventos de turismo o en este caso de motociclismo, es necesario plasmar antes los asistentes de forma concreta y percible los atractivos y las razón por que viajar en motocicleta por el Ecuador es una experiencia única y diferente. Se sabe que a nivel macro existen varias categorías más importantes para el turismo del Ecuador, pero a pesar de ello es necesario presentar un abanico más amplio de las actividades que pueden ser realizadas en el Ecuador, y no solo resumirnos a la oferta típica.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- Se pudo corroborar que la práctica del Motociclismo es una actividad en constante crecimiento, en la cual más personas desean combinar esta actividad con el turismo, tanto dentro como fuera del lugar de residencia. Dicha actividad se transforma en Moto-turismo y es una nueva alternativa sostenible y rentable de recreación y turismo.
- Regionalmente el interés hacia el Moto-turismo y sus rutas, debidamente definidas, han marcado una diferencia al momento de posicionarse y promocionarse dentro del mercado turístico, por lo cual se necesita de alternativas en rutas y servicios que permitan su desarrollo.
- Los desarrollos tecnológicos principalmente en equipamiento de seguridad y navegación para motocicletas, facilitan el viaje con fines turísticos. Esto representa inmediatamente un mayor desarrollo en el número de posibles clientes, creando una demanda dentro de un segmento del Moto-turístico.
- En la investigación se obtuvieron datos que respaldan que el Moto-turismo está en una época de auge en el Ecuador, donde nuevas empresas apuestan y contribuyen de forma

directa o indirecta en este mercado poco explotado, a través de la creación de productos y servicios relacionados con esta práctica.

- Se localizó la necesidad de una planificación técnica por parte de las empresas y el gobierno para el desarrollo del Moto-turismo, lo cual sería fundamental para su crecimiento y promoción.
- El Ecuador posee las herramientas básicas para desarrollar una actividad Moto-turística con criterio y de esta manera posesionarse regionalmente como un nuevo destino. Dichas herramientas equivalen a los atractivos turísticos suficientes para crear una ruta Moto-turística interesante y por supuesto las vías sin diferenciar de su tipo para llegar a estos atractivos
- No existen los medios ni las instituciones para garantizar motociclistas calificados en las vías. Requisitos para la obtención de licencia de conducción para motocicletas pasan de excesivas a nulas, igualmente las leyes son poco prácticas y muchas veces ignoradas.
- Existen rutas turísticas ya establecidas que son aplicadas al Moto-turismo, por lo tanto no siempre se satisfacen intereses propios de este segmento. Lo que repercute que en el Ecuador se desarrolle un turismo repetitivo en atractivos y actividades.
- Las Rutas establecidas en el presente trabajo son a nivel macro un resumen de la oferta Moto-turística. De igual manera se determina que el Ecuador puede ofrecer los 3 tipos de Moto-turismo que se busque realizar.
- Con las 3 rutas Moto-turistas se garantiza que el viajero cumpla con sus expectativas de logística, seguridad, atractivos y actividades. En donde se ratifica que existen muchos otros puntos de interés para la creación de más rutas de este tipo.
- En la ruta Ecuador Andes Enduro, el motociclista recorrerá lugares y caminos atractivos para el segmento del Enduro, creando una fusión entre atractivos y la aventura de llegar a ellos por caminos de tercer orden en una motocicleta.
- En la ruta Sierra-Mar, orientado para el segmento de Doble-propósito se incluye varios tipos de carretera, y una fusión muy importante entre atractivos culturales y naturales.

- La ruta Tres mundos, puede ser realizada en cualquier motocicleta de tipo Street, donde se visita lugares turísticos destacados a lo largo y ancho del Ecuador, además se garantiza circular por vías con la seguridad y señalización requerida.

Recomendaciones

- El moto-turismo está recién tomado en cuenta como variable turística y se necesita de más investigaciones para determinar mejores formas de planificación y operación turística en el Ecuador, para que el beneficio no solo sea a la empresa privada sino el medio ambiente y comunidades locales.
- Es necesario que las entidades gubernamentales se involucren más en el tema, mediante políticas, normas o formas de control que ayuden a manejar la operación turística, podrían hacerlo tomando modelos exitosos de otros países que benefician a motociclistas y comunidades, para adaptarlos a nuestro medio.
- La motocicleta no es un problema es una posible solución al tráfico y contaminación; por eso es necesario la creación de leyes adecuadas para minimizar accidentes y garantizar la seguridad de propios y terceros. Finalmente esto tiene como objetivo iniciar con una cultura motociclística y que el Ecuador sea un destino de primer nivel.
- El Ecuador necesita crear nuevas formas de hacer turismo, para ello gente capacitada en dichas ramas que apueste por su ideal y saque a flote empresas pequeñas con enfoque a expandirse no solo local sino regionalmente.
- Crear más rutas Moto-turísticas que involucren varias temáticas en el Ecuador, con un enfoque especializado tanto en atractivos como en la modalidad; es necesario que aparezcan actividades que justifiquen este ideal, y como país megadiverso este tipo de actividades turísticas concientizan al visitante a explotar recursos sustentablemente.
- Buscar inversionistas a quienes les interese el turismo, con proyectos competitivos y técnicos. En el caso del Moto-turismo llamar la atención de nuevos auspiciantes y marcas interesadas en vender o publicitar en eventos, carreras o tours en el Ecuador.
- Que se continúe con nuevas investigaciones del Moto-turismo en el Ecuador que amplíen un aspecto más a detalla de la actividad tanto con fines de lucro o hobby en el Ecuador. De igual manera investigar por modalidad, marca o tipo de motocicleta, para

determinar de mejor manera que puede el Ecuador ofrecer ante un mercado Moto-turístico.

- Debería ser considerado el Moto-turismo como actividad normada por la nueva ley de Turismo de Aventura. De esta manera se garantizaría el óptimo desarrollo de la misma, además que se sobre entendería que está siendo considerada una actividad presente en el Ecuador.

6. BIBLIOGRAFIA

6.1. Libros

- CAMARA DE TURISMO DE PICHINCHA (Captar). Reglamento General de actividades turísticas. Quito, 1era edición, 2005.
- JENNINGS, Gayle. Quality tourism experience. Serbie, Taylor&Francis, 2006.
- MUÑOZ, Andrés. Logística y turismo. Madrid. Díaz de Santos. 2005.
- PRIDEAUX, Bruce y CARSON, Dean. Drive Tourism: Trends and Emerging Markets. Abingdon. Routledge, 2011.
- SANCHO, Amparo. Introducción al Turismo. Madrid, 1 edición, 1998.

6.2. Revistas y Artículos

- BARRIOS, Marcelo. "Introducción Modelo de Negocio". Modelo de Negocio. (Abril). Asunción, 2010.
- BERIĆ Dejan, JOVIČIĆ Ana y ĐORĐEVIĆ Nebojša. "Development of Moto sport in the world". The importance of the event "moto bike expo" for tourism, (20 de Junio) Belgrado. 2012.
- COHEN, Erik. "Principales tendencias en el turismo contemporáneo" Política y sociedad, Vol. 1, Jerusalén, 2005.
- CORNEJO, Francisco. "máximo rendimiento en el mercado". Motos, (Noviembre) Quito, 2012.
- DGPLADES. Análisis Costo/Beneficio. México. 2012

- DIARIO HOY. “Licencia de motos, fácil de obtener”. Diario Hoy. (17 de Mayo) Quito. 2010.
- DIARIO HOY. “Jetro hereda pasión sobre ruedas” Diario Hoy. (27 de abril) Quito. 2011
- EL COMERCIO. “En Quito circulan 15 525 motos, el 5% del parque automotor” Diario El Comercio. (21 de julio) Quito. 2011.
- GUERRERO, TRIVIÑO, VILLACIS “Dakar 2013 el desierto espera”. Motos, (Noviembre, 2012) Quito, 2012.
- HERNÁNDEZ, Javier. “Marketing territorial y proliferación de rutas culturales”. Los caminos del patrimonio, rutas turísticas e itinerarios culturales.vol 9, Sevilla, 2011.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. “Red Estatal”. Construyendo obras viales en el Ecuador, (07 de Julio) Quito, 2011.
- MINTUR (Ministerio de Turismo). “Cifras Esenciales de Turismo Interno y Receptor”. La Experiencia Turística en el Ecuador. Ecuador, 2011.
- MINTUR (Ministerio de Turismo). “Situación General del Turismo en el Ecuador”. Plan Integral de Marketing Turístico de Ecuador 2014. Ecuador, 2009.
- MINTUR (Ministerio de Turismo). “Turismo en cifras”. Publicaciones 2013. Ecuador, 2013.
- MINTUR (Ministerio de Turismo). “Turismo de aventura”. Dinamo Magazine.
- NASSER, Dirck. “Deporte y turismo activo”. Búsqueda de sentido, motivos y demandas en la práctica deportiva, Colonia, 1994.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE TURISMO. “El Turismo en el Mundo Cifras Clave”. Panorama OMT del Turismo Internacional. Ecuador, 2012.
- PALACIOS, Juan. “El concepto de Región”. Interamericana de planificación. Vol. 17. México DF. 1983.
- PASQUAL Joan, TARIO José, PEREZ María. “VAN y TIR”. Falsas anomalías de la función Valor Actual Neto. Madrid, 2001

- PRADOS, María y Serrano Amalia. “El diseño de itinerarios turísticos para la puesta en valor del patrimonio territorial. Las acequias de careo en el parque nacional de Sierra Nevada”. Cuadernos de Turismo, vol. 27, Murcia, 2011
- ROCCO, Ricardo, “Los 10 mandamientos”. Motos. (Noviembre, 2012) Quito, 2012.
- UNITED NATION WORLD TOURISM ORGANIZATION. “Quick overview of key trends”. WorldTourismbarometer, (1/12/2011), Madrid, 2011.

6.3. Internet

- AGENCIA PÚBLICA DE NOTICIAS DEL ECUADOR Y SURAMERICA ANDES. Ecuador tendrá carreteras de alta velocidad a partir del 2017. Internet. <http://www.andes.info.ec/es/economia/ecuador-tendra-carreteras-alta-velocidad-partir-2017.html>: (consultado el 20/07/2013).
- ALVARADO, Vinicio. Una nueva política de turismo se aplicará en Ecuador los próximos 4 años. Internet. http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=200708&umt=una_nueva_politica_turismo_se_aplicara_en_ecuador_proximos_4_anos. (Consultado el 02/10/2013).
- BASILOTTA, Horacio. Guided tours y BMW- GS Motrocyclesrental. Internet. <http://www.patagoniarider.com/en/patagonia-our-tours.html>: (consultado el 06/09/2013).
- BUCK, Reiner. Motorcycle traveling. Internet. [www.http://www.edelweissbike.com/en/cont/def/travel-info.html](http://www.edelweissbike.com/en/cont/def/travel-info.html) (consultado el 06/09/2013)
- CALDERÓN, Guido. Perspectivas Turísticas. Internet. http://eltelegrafo.com.ec/index.php?option=com_zoo&task=item&item_id=33715&Itemid=29 (consultado el 08/09/2013).
- CARPANO, Benjamin. Motorcycle Industry: Market Research Reports, Statistics and Analysis. Internet. <http://www.reportlinker.com/ci02301/Motorcycle.html>: (consultado el 05/09/2013).

- CENTRO DE ESTUDIOS Y DATOS, CEDATOS. La inseguridad en el Ecuador. Internet. http://www.cedatos.com.ec/detalles_noticia.php?Id=86: (consultado el 04/10/2013).
- CHINA RADIO INTERNATIONAL. Ruta de la seda. Internet. <http://espanol.cri.cn/chinaabc/chapter20/chapter200301.htm>. (consultado el 06/04/2013).
- CHIODO JUVE, Luis. Estrategias de mercadeo para PPM en un programa de desarrollo agrícola. Internet. (consultado el 14/11/2013).
- COBIELLA, Nidia. Motocicleta. Internet. [www.educar.org /inventos/transportes/motocicleta.asp](http://www.educar.org/inventos/transportes/motocicleta.asp). Internet. (consultado el 09/08/2013).
- COMUNIDADES VIRTUALES DE APREDIZAJE COLABORATIVO. Historia del motociclismo. Internet. <http://www.educar.org/educacionfisicaydeportiva/historia/motociclismo.asp>. (Consultado el 20/10/2013).
- DRUPSTEEN, Dan. 10 Reasons why traveling is awesome. Internet. <http://www.livemoreawesome.com/10-reasons-why-travel-is-awesom>: (Consultado el 15/09/2013).
- EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE GESTION DE DESTINO TURISTICO. Policía Turística. Internet. [http://www.quitoturismo.gob.ec /index.php/nuestros-servicios/policia-turistica](http://www.quitoturismo.gob.ec/index.php/nuestros-servicios/policia-turistica). (consultado el 03/09/2013).
- FEDERACION INTERNACIONAL DE MOTOCICLISMO. Historia de la FIM. Internet. <http://www.fim-live.com/en>: (Consultado el 13/10/2013).
- FISCALIA GENERAL DEL ESTADO. Delitos contra la vida. Internet. <http://www.fiscalia.gob.ec/index.php/sala-de-prensa/boletines-2011/115>: (consultado el 05/07/2013).
- FREEDOMBIKERENTAL. Tours en Ecuador. Internet. <http://www.freedombikerental.com>: (consultado el 05/10/2013).
- HONDA. Historia de Honda. Internet. <http://powersports.honda.com/about.aspx>: (consultado el 05/09/2013).

- INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR DEL ECUADOR. Cartografía Turística. Internet. <http://www.geoportaligm.gob.ec/portal/index.php/descargas/geoinformacion/cartografia-turistica/>: (consultado el 09/08/2013).
- JOHNSON, Grant. Historias personales. Internet. <http://www.horizonsunlimited.com/>: (consultado el 06/09/2013).
- KISS. Raf. Welcome to Motorcycle country: Brazil. Internet. <http://mirantes-mototravel.com/>: (consultado el 07/10/2013).
- KLAPPER, Francisco. La Cilindrada: ¿Qué significa y como se interpreta?. Internet. <http://www.automotriz.net/cms/tecnica/tecnica-archivo/la-cilindrada-que-significa-y-como-se-interpreta/>. (consultado el 08/08/2013)
- KTM. Historia de la marca. Internet. <http://www.ktm.com/ktm-ready-to-race.html>. (consultado el 07/06/2013).
- LA HORA. Las motos son las más sancionadas. Internet. http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101370604/1/Las_motos_son_las_m%C3%A1s_sancionadas.html#.UtBdz_TuIf0.(consultado el 05/10/2013).
- LANGE. Eric. Patagonia SOUTHERN LAKES EXPLORER Motorcycle Tour Argentina. Internet. <http://www.rideadv.com/tours-by-type/dual-sport-motorcycle-tours/special-events-offers-in-motorcycle-touring-and-renting/southern-lakes-explorer-motorcycle-tour-argentina-chile-lakes-region/> : (consultado el 05/08/2013).
- LEPARD.Mike. Total motorcycle staff. Internet. <http://www.totalmotorcycle.com/future.htm#1800s>: (consultado el 05/07/2013)
- MARRIN, Alberto. Mercados y productos turísticos. Internet. http://www.eoi.es/wiki/index.php/Canales_de_comercializaci%C3%B3n_segmentados_en_Turismo. (consultado el 12/11/2013).
- MENTZER, Andrew. Traveling the world by motorcycle. Internet. <http://www.boiseweekly.com/boise/traveling-the-world-by-motorcycle/Content?oid=2675148>: (consultado el 25/10/2013).
- MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Estado de la red vial estatal. Internet. http://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2013/10/10-10-2013-Estado-de-la-Red-Vial_MTOP.pdf: (consultado 20/10/2013).

- MOTO RIDES. About Us. <http://www.motorides.ec/>. (consultado el 05/10/2013)
- MORRIS, Craig. Motorcycle Trends in the United States. Internet. www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov.bts/files/publications/special_reports_and_issuebriefs/specialreport/2009_05_14/html/entire.html: (consultado el 07/10/2013).
- MOTORCYCLE INDUSTRY COUNCIL. Motorcycle Industry Council Reports Motorcycle Sales Among Leading Brands Up in 2012. Internet. <http://www.mic.org/news020613.cfm>: (consultado el 25/10/2013).
- MOTORCYCLE INDUSTRY COUNCIL. Datos de motociclismo. Internet. <http://www.mic.org/> estadística de motos EEUU: (Consultado el 07/09/2013).
- MOTORCYCLE MONSTER. Motorcycle Events Calender. Internet. <http://www.motorcyclemonster.com/>: (Consultado el 18/10/2013).
- MOTROCYCLE TOURS BOLIVIA. Xtreme Tour to Salar (9 Days). Internet. http://www.motorcycltoursbolivia.com/site/index.php?option=com_content&view=article&id=116&Itemid=248: (consultado el 15/10/2013).
- MOTORCYCLESPECS. Motociclismo. Internet. www.motorcyclespecs.co.za : (Consultado el 07/05/2013).
- NOTICIAS QUITO. 15 525 motos están registradas en Quito. Internet. http://www.noticiasquito.gob.ec/Noticias/news_user_view/15_525_motos_estan_registradas_en_quito--3960. (consultado el 25/09/2013).
- OWENS, Michael. Adventure Touring Motorcycles. Internet. <http://adventuretouringmotorcycle.com/>: (consultado el 21/08/2013).
- PERU MOTO TOURS. Motorcycle Peru. Internet. <http://www.perumototours.com/>: (consultado el 14/10/2013).
- PLANDETUR 2020. Internet. <http://www.turismo.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2013/02/PLANDETUR-2020.pdf>: (consultado el 05/09/2013).
- POSADA, Vanina. Tendencias del turismo 2011-2012. Internet. www.vanina.es/2011/12/tendencias-en-el-turismo-2011-2012/. (consultado el 09/06/2013).

- POSADA, Paulino. Clasificación de Motocicletas según su utilización y carácter constructivo. Internet. (consultado el 09/09/2013).
- QUITO TURISMO. Policía Turística. Internet. <http://www.quito-turismo.gob.ec/index.php/nuestros-servicios/policia-turistica>. (consultado el 04/10/2013).
- SERRANO, Floren ¿Por qué son tan caros los carros en Ecuador? Internet. <http://ecuadorpatio.com/por-que-son-tan-caros-los-carros-en-ecuador/>: (consultado el 18/09/2013).
- SITE DE ASFALTOS EN INTERNET. Red vial del ecuador. Internet. <http://www.e-asfalto.com/redvialecuador/>: (consultado el 05/07/2013).
- SUTTON, Mike. How to Test Drive a Car. Internet. <http://www.caranddriver.com/reviews/how-to-test-drive-a-car-feature>: (consultado el 10/09/2013).
- THE LEICESTER MERCURY. World's oldest off-road motorcycle race comes to Leicestershire. Internet. <http://legacy.thisisleicestershire.co.uk/World-s-oldest-offroad-motorcycle-race-comes/story-14134070-detail/story.html#ixzz2mYbk9Hr8>: (consultado el 02/09/2013).
- UTTLEY, Caitlin. How Off-Roading Works. Internet. <http://adventure.howstuffworks.com/outdoor-activities/off-roading/off-roading.htm>: (consultado el 10/09/2013).
- WEBBIKEWORLD©. Motorcycle Sales Statistics, News and Information. Internet. www.webbikeworld.com/motorcycle-news/statistics/motorcycle-sales-statistics.htm: (consultado el 07/11/2013)

6.4. Videos

- RIDER, Atlas. The simplicity of motorcycle traveling. Internet. <http://www.youtube.com/watch?v=ltwKTIYYg-g>: (Consultado el 20/10/2013)
- MCGREGOR, Ewan y BOORMAN, Charly. Long Way Round. Internet. <http://www.longwayround.com>: (Consultado el 25/09/2013)
- TWIST THE THROTTLE. Historia de Honda. Internet. <http://dsc.discovery.com/video-topics/cars-bikes/car-guide-videos/honda-part-five.htm> : (Consultado el 28/09/2013)

6.5. Entrevistas

- RAND, Court. Gerente general de Freedom Bike Renthal. Entrevista realizada el 14 de agosto, 11 de septiembre y 17 noviembre en la ciudad de Quito. Entrevistador: Esteban Kolb.
- GALLARDO, Leo. Miembro y fundador de Soul Bikers (club de motociclistas del Ecuador). Entrevista realizada el 20 de agosto y 19 de octubre en la ciudad de Quito. Entrevistador: Esteban Kolb.
- SWOBODA, Herman. Gerente general Italmovimenti. Entrevista realizada el 17 de septiembre en la ciudad de Quito. Entrevistador: Esteban Kolb.

7. ANEXOS

1. Anexo – Modelo de Encuesta (Español)

Género: F M

Edad: _____

Estado Civil: Soltero/a Casado/a Otro

Lugar de residencia: _____

Ocupación: Profesional Estudiante Otro

1. ¿Qué marca y modelo de motocicleta posee?

2. ¿Hasta cuantas horas se siente usted cómodo/a manejando la motocicleta en 1 día de viaje?

2 - 4 horas

5 – 7 horas

Más de 8 horas

3. ¿Qué tipo de camino prefiere al momento de viajar en motocicleta?

Asfalto

Enduro

Doble propósito

4. ¿Cuándo viaja en motocicleta prefiere hacerlo?

Solo o con copiloto

Grupo pequeño máx. 5 motocicletas

Caravana (más de 6 motocicletas)

- 5. ¿Qué duración le gustaría que tuviese un tour en motocicleta por el Ecuador?**
- 2 días
 - 3 a 5 días
 - 6 a 8 días
 - 9 a 11 días
 - Más de 12 días
- 6. ¿Qué actividades realiza al momento de llegar al destino cuando viaja en motocicleta?**
- Ocio y Relajación
 - Aventura y deporte
 - Histórico y Cultural
 - Ecoturismo
 - Otro (especifique)_____
- 7. ¿Dentro del país que región prefiere visitar en motocicleta?**
- Sierra
 - Costa
 - Amazonia
- 8. ¿Dónde busca información para elegir su próximo destino de viaje? (enumere del 1 al 5 donde 1 es más importante y 5 menos importante)**
- Libros o revistas de viajes
 - Páginas Web
 - Medios Sociales (Facebook, Twitter, E-mail, etc)
 - Recomendaciones de otros viajeros
 - Agencia de viajes
- 9. ¿Por qué medio se entera de eventos o tours de motocicleta? (enumere del 1 al 5 donde 1 es el más común y 5 menos común)**
- Revistas, Periódicos o Libros
 - Páginas Web
 - Medios Sociales (Facebook, Twitter, E-mail, etc)
 - Comentarios de otros motociclistas
 - Televisión o Radio
- 10. ¿Cuál consideraría el medio más apropiados para dar a conocer el moto-turismo en Ecuador?(enumere del 1 al 5 donde 1 es más importante y 5 menos importante)**
- Revistas, Periódicos o Libros
 - Página Web
 - Medios Sociales (Facebook, Twitter, E-mail, etc)
 - Eventos / Ferias
 - Televisión o Radio
- 11. ¿Si compraría un tour con alquiler de motocicleta que elementos sería de más importancia?(enumere del 1 al 4 donde 1 es más importante y 4 menos importante)**
- Precio
 - Modelo y marca de la motocicleta rentada
 - Itinerario (Actividades + Hotel)

() Duración

12. **Subraye que rango de precios estaría dispuesto a pagar por los siguientes tipos de tours en Motocicleta por 2 días.** (Considerando a mayor precio alquila motocicleta de mayores prestaciones)

	ELEMENTOS QUE INCLUYE EL TOUR	RANGO DE PRECIOS		
1	Hospedaje +Motocicleta + Guía	500-649	650-799	800-1000
2	Hospedaje +Motocicleta	300-400	401-500	501-600

13. **Lea todas las opciones y evalúe a su criterio las siguientes rutas para viajar en motocicleta**

RUTAS	Excelente	Buena	Regular	Mala
Quito-Baños-Alausí-Cuenca-Quito				
Quito-Manta-Guayaquil-Cuenca-Quito				
Quito-Tena-Zamora -Cuenca-Quito				
Quito-Tulcán-Esmeraldas-Manta-Quito				
Quito-Esmeraldas-Manta-Salinas-Quito				
Quito-Riobamba-Cuenca-Guayaquil-Quito				

- Modelo de Encuesta (Inglés)

Gender: () M () F

Age: _____

Marital Status: () Single () Married () Other

Residence: _____

Occupation: () Professional () Student () Other

1. What brand and model of motorcycle do you have?

2. What is the maximum amount of hours that you feel comfortable riding a motorcycle during 1 day of traveling?

() 2 - 4 hours

() 5 – 7 hours

() More than 8 hours

3. What kind of road do you prefer?

- Asphalt
- Enduro
- Dual Purpose

4. Whenever you travel in a motorcycle, you prefer to do it

- Alone or with copilot
- Little group max 5 motorcycles
- Caravan (more than 6 motorcycles)

5. What among of time would you like that a motorcycle tour had around Ecuador?

- 2 days
- 3 to 5 days
- 6 to 8 days
- 9 to 11 days
- More than 12 days

6. When you travel in Motorcycle, what type of activities do you do, once you arrive to your destination?

- Relax & Leisure
- Adventure and Sports
- Historic & Cultural
- Ecotourism
- Other

7. ¿If you would travel in motorcycle around Ecuador, what natural region would you like to visit the most?

- Sierra
- Costa
- Amazonia

8. Where do you search information, for your next travel destination?(Choose from 1 to 4, where 1 is the most important and 4 less)

- Books or travel magazine
- Web pages
- Social Media (Facebook, Twitter, E-mail, etc)
- Advise from another traveler
- Travel Agency

9. Which is the way you hear about motorcycle events or tours? (Choose from 1 to 5, where 1 is the most important and 5 less)

- Book or travel magazine
- Web pages
- Social Media (Facebook, Twitter, E-mail, etc)
- Advise from another motorcycle rider
- TV or Radio

10. Which of the following options do you think is the best way to make the motorcycle tours known in Ecuador (Choose from 1 to 5, where 1 is the most important and 5 less)

- () Book or travel magazine
- () Web pages
- () Social Media (Facebook, Twitter, E-mail, etc)
- () Events/ Expositions
- () TV or Radio

11. If you buy a motorcycle tour with motorcycle rental included, which of the following elements would be more important?(Choose from 1 to 4, where 1 is the most important and 4 less)

- () Brand and model of the rented motorcycle
- () Price
- () Itinerary (Activities + Hotel)
- () Length

12. Underline which range of prices you agree to pay for the following motorcycle tours for 2 days/1night. (Consider that higher the price you get a bigger and better motorcycle)

WHAT IS INCLUDED		PRICES RANGE		
1	Hotel + Motorcycle + Motorcycle Guide	500-649	650-799	800-1000
2	Hotel + Motorcycle	300-400	401-500	501-600

13. Read the following options and if you know the places named here under, give them a rate for motorcycle riding.

ROUTS	Excellent	Good	Medium	Bad
Quito-Baños-Alausí-Cuenca-Quito				
Quito-Manta-Guayaquil-Cuenca-Quito				
Quito-Tena-Zamora -Cuenca-Quito				
Quito-Tulcán-Esmeraldas-Manta-Quito				
Quito-Esmeraldas-Manta-Salinas-Quito				
Quito-Riobamba-Cuenca-Guayaquil-Quito				

2. Anexo – Modelos de motocicleta más aptos para el Moto-turismo

- **Doble-Propósito**



Los modelos Touring/Adventure o Doble Propósito tienen como esencia una motocicleta que pueda desenvolverse en malos caminos pero fue creada para la calle. Evolucionaron de las motocicletas de Enduro pero en la actualidad tiene su propia rama muy diferente a su origen. Principal modelo de motocicleta para viajes largos por varios países ya que cuenta con alto confort y protección aerodinámica, gran reserva de gasolina y motores fiables, modelo para viajar por excelencia.

- **Tourer/Sport Touring**



Este modelo es común en Europa y Norte América por su gran confort para viajar en carreteras. En nuestra región son menos apetecidas debido principalmente a su tamaño pero sobre todo su peso, ya que no es fácil maniobrarlas en terrenos que no sean asfaltados o totalmente aplanados.

- **Enduro**



Modelo liviano con motores de pequeño y mediano cubicaje, se diferencia por tener luces y odómetro (poner cita) a diferencia de las de motocross. Utilizado para caminos y senderos de segundo y tercer orden, es necesario buena técnica y condiciones físicas por parte del piloto, debido al terreno en el que se desenvuelve. Debido a la construcción no da cabida a maletas grandes. Los implementos se los lleva en la mochila del piloto. Cabe recalcar que también es usada para competencias denominadas Enduro.

- **Crucero/ Custom**

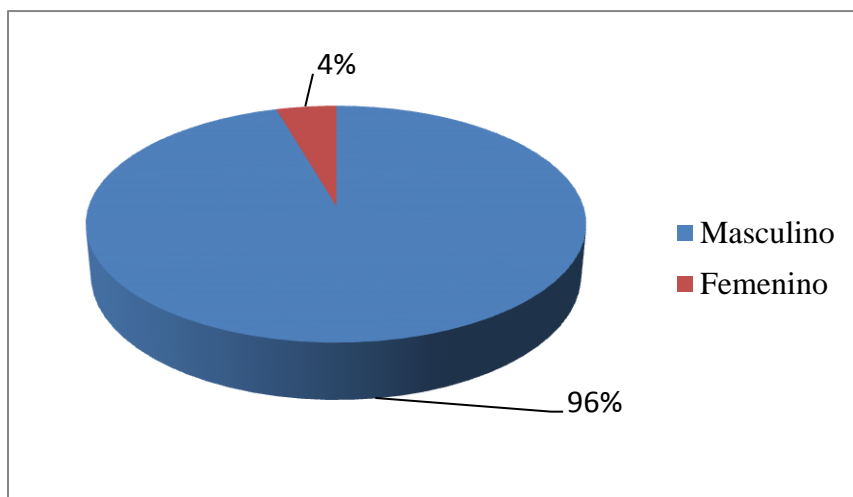


Modelo icono de EEUU, posee en la mayoría de modelos motores en V con cubicajes altos, usado para salidas cortas y largas representante de un estilo de vida. Mecánicamente básicas por lo tanto fiables, mantenimiento y reparaciones fáciles. Buena para viajar pero solo en superficies pavimentadas por la construcción en general de la motocicleta.

3. Anexo – Resultados de la encuesta

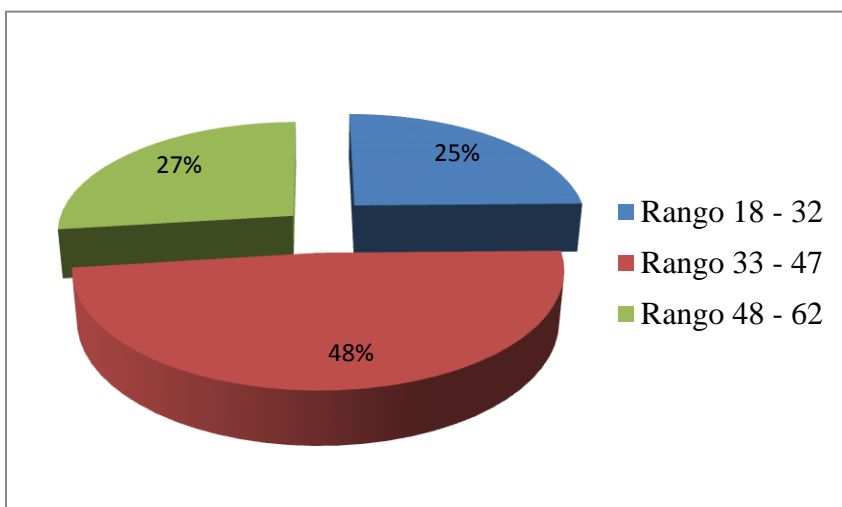
1. Género:

Masculino	Femenino
255	12



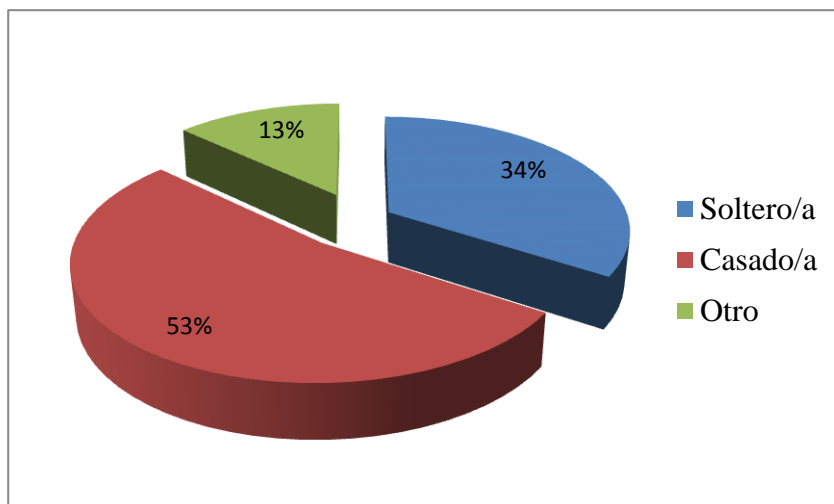
2. Edad:

Rango 18 - 32	66
Rango 33 - 47	129
Rango 48 - 62	72



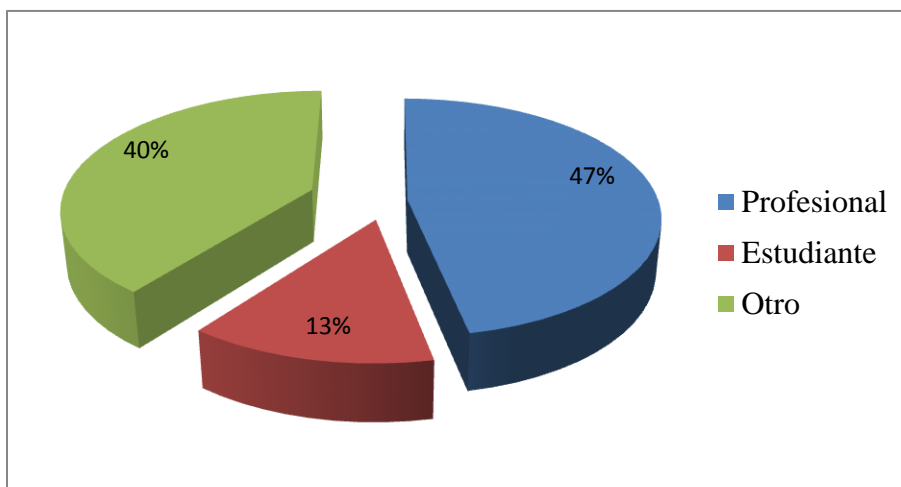
3. Estado Civil:

Soltero/a	91
Casado/a	141
Otro	35



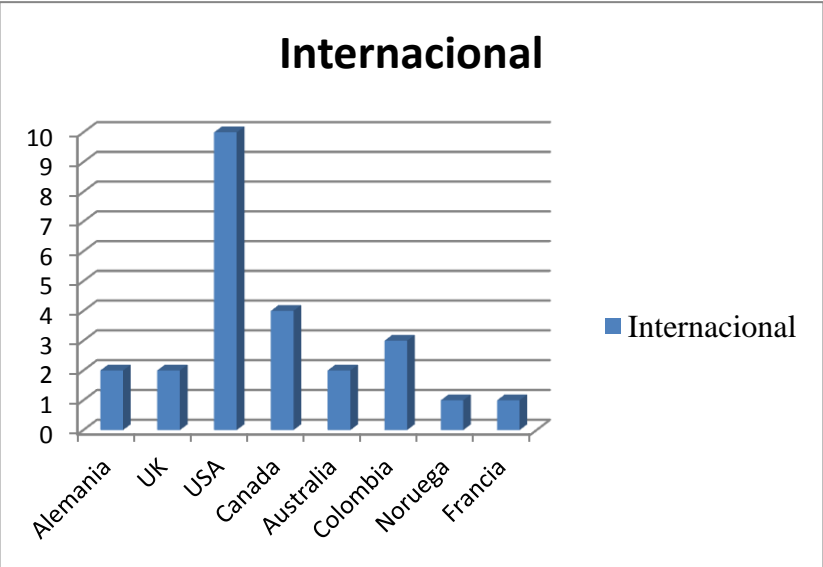
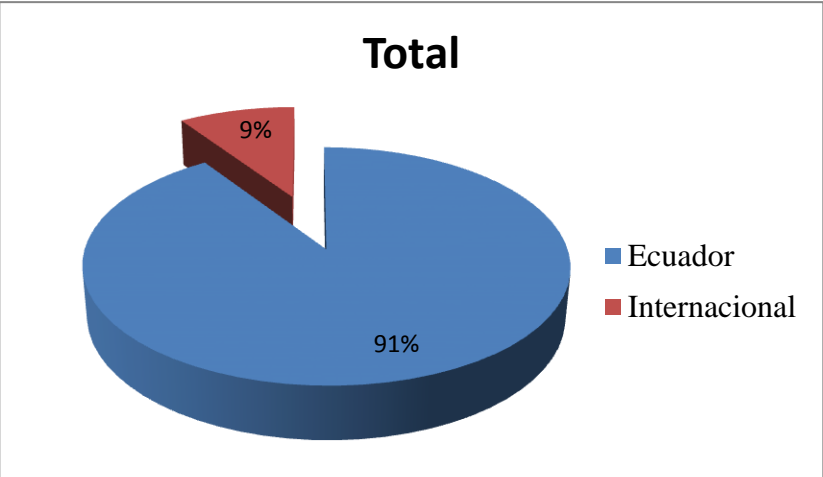
4. Ocupación

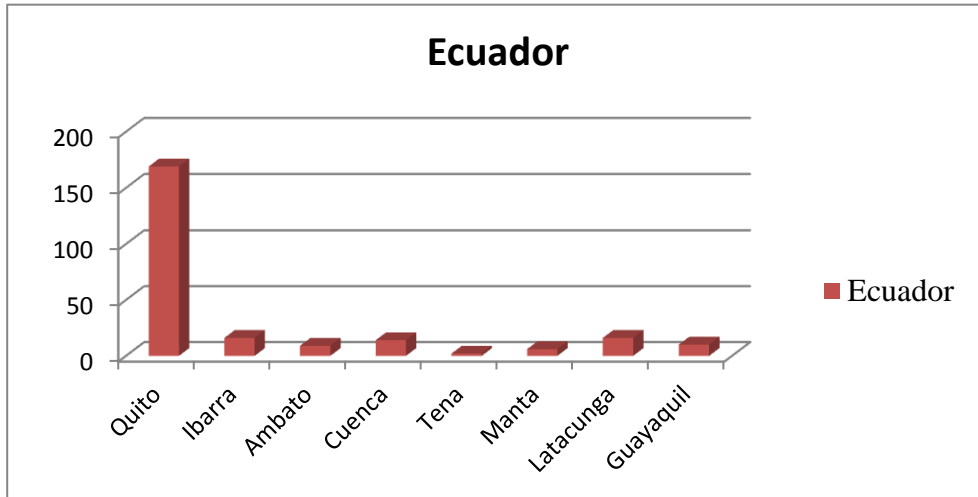
Profesional	125
Estudiante	36
Otro	106



5. Lugar de Residencia

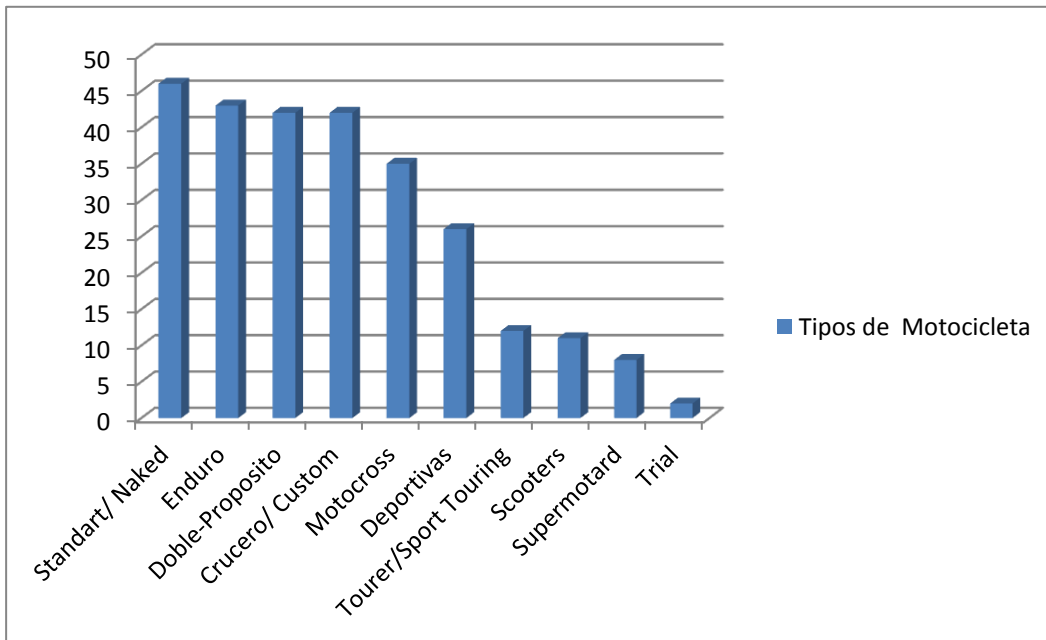
Ecuador		Internacional	
Quito	169	Alemania	2
Ibarra	16	UK	2
Ambato	9	USA	10
Cuenca	14	Canada	4
Tena	2	Australia	2
Manta	6	Colombia	3
Latacunga	16	Noruega	1
Guayaquil	10	Francia	1
Total	242	Total	25





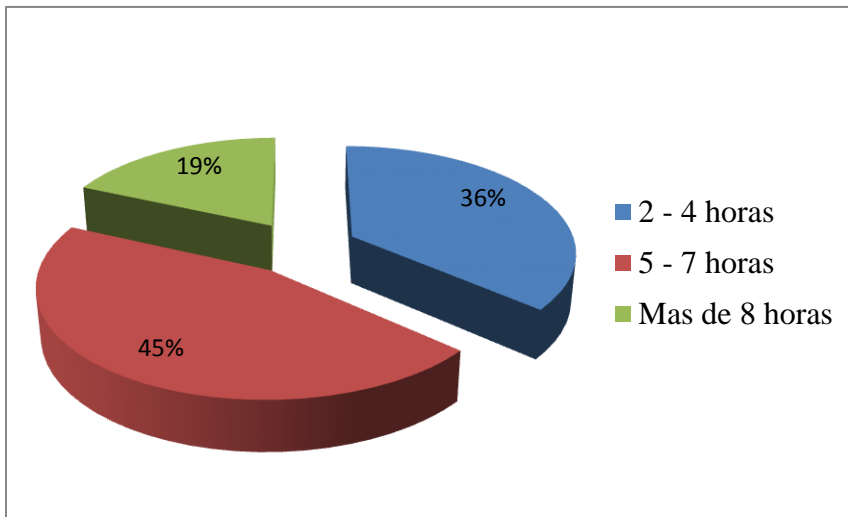
6. ¿Qué marca y modelo de motocicleta posee?

Street	Off-Road	
Standart/ Naked	46 Enduro	43
Doble-Proposito	Motocross	35
Crucero/ Custom	Trial	2
Deportivas		
Tourer/Sport Touring		
Scooters		
Supermotard		
Total	187	80



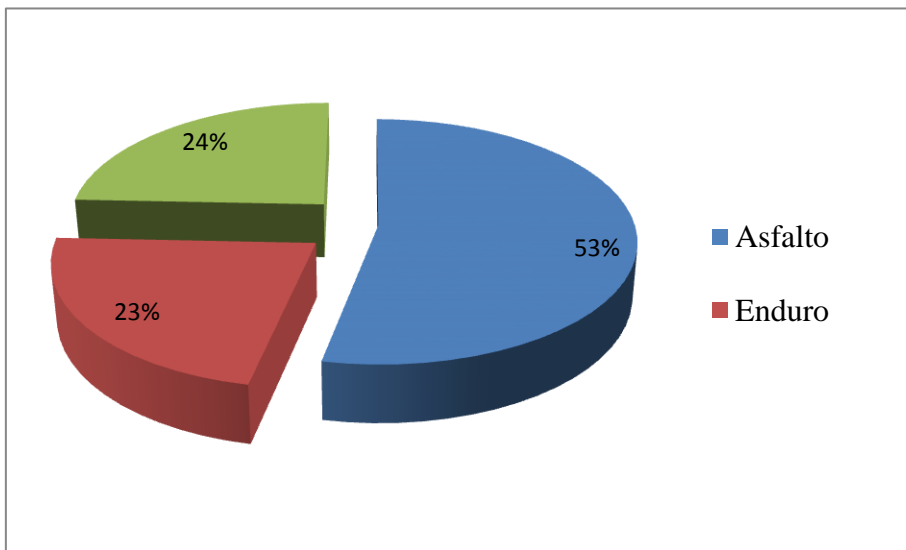
7. ¿Hasta cuantas horas se siente usted cómodo/a manejando la motocicleta en 1 día de viaje?

2 - 4 horas	97
5 - 7 horas	121
Mas de 8 horas	49



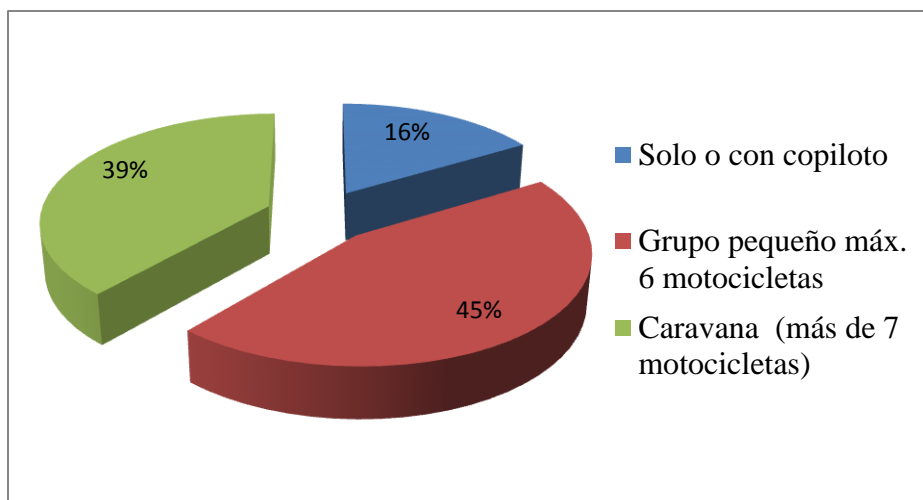
8. ¿Qué tipo de camino prefiere al momento de viajar en motocicleta?

Asfalto	142
Enduro	60
Doble Proposito	65



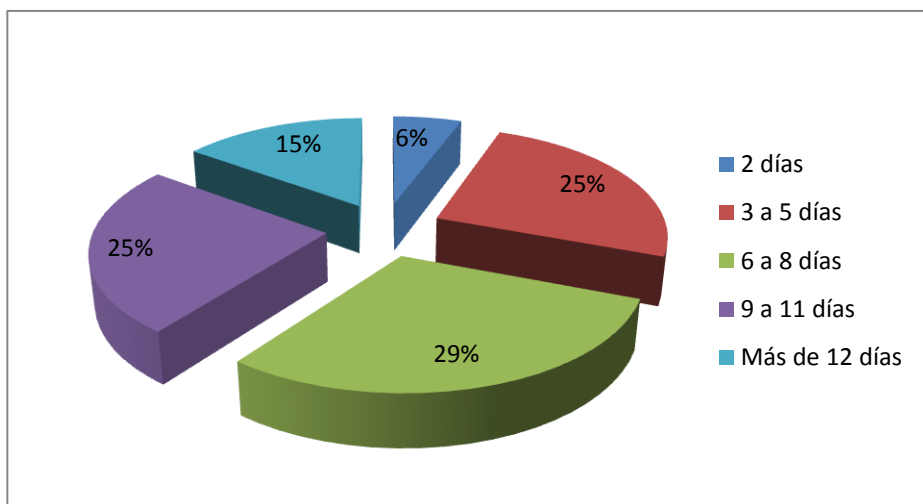
9. ¿Cuándo viaja en motocicleta prefiere hacerlo?

Solo o con copiloto	44
Grupo pequeño máx. 6 motocicletas	120
Caravana (más de 7 motocicletas)	103



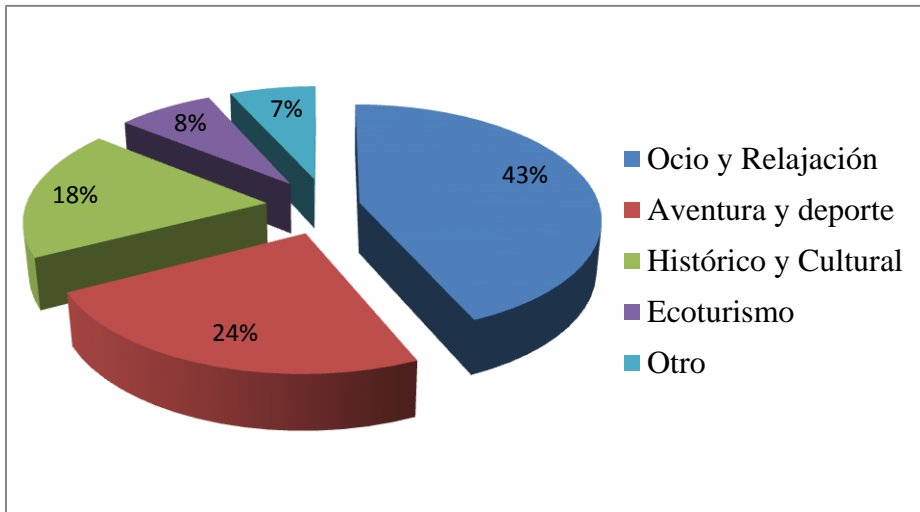
10. ¿Qué duración le gustaría que tuviese un tour en motocicleta por el Ecuador?

2 días	15
3 a 5 días	67
6 a 8 días	79
9 a 11 días	66
Más de 12 días	40



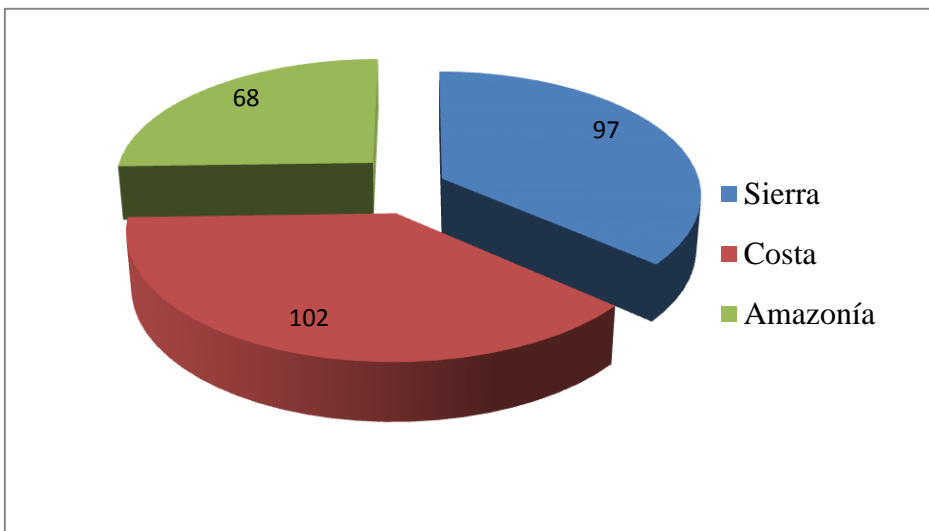
11. ¿Qué actividades realiza al momento de llegar al destino cuando viaja en motocicleta?

Ocio y Relajación	116
Aventura y deporte	64
Histórico y Cultural	49
Ecoturismo	20
Otro	18



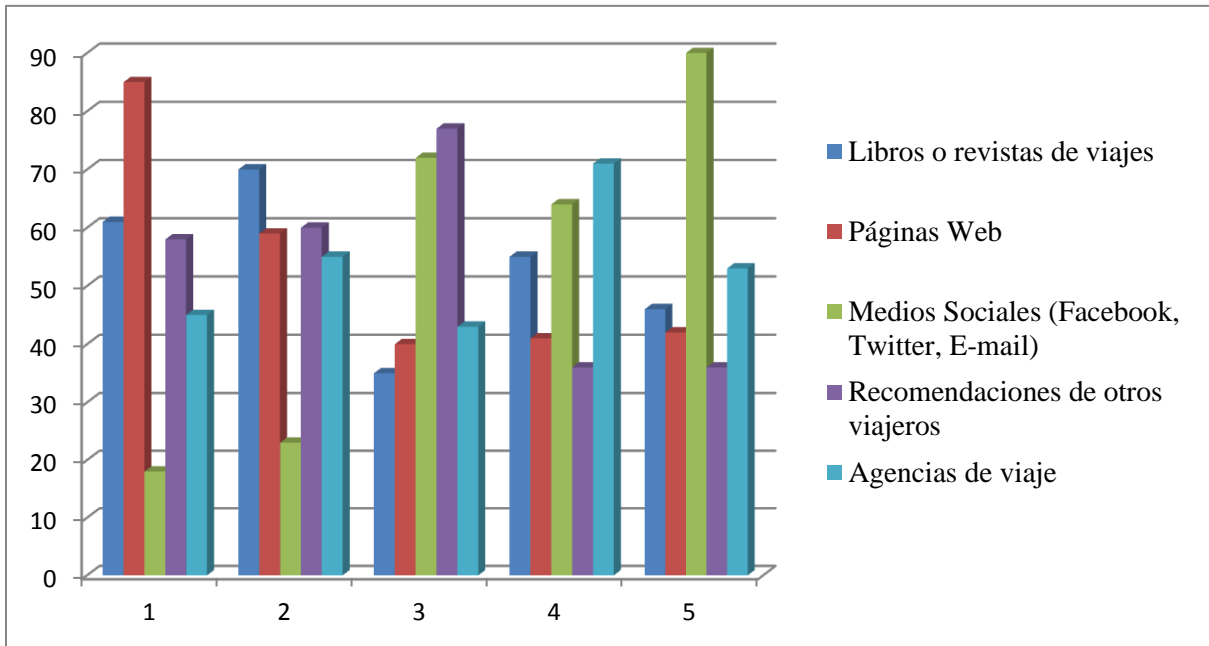
12. ¿Dentro del país que región prefiere visitar en motocicleta?

Sierra	97
Costa	102
Amazonía	68



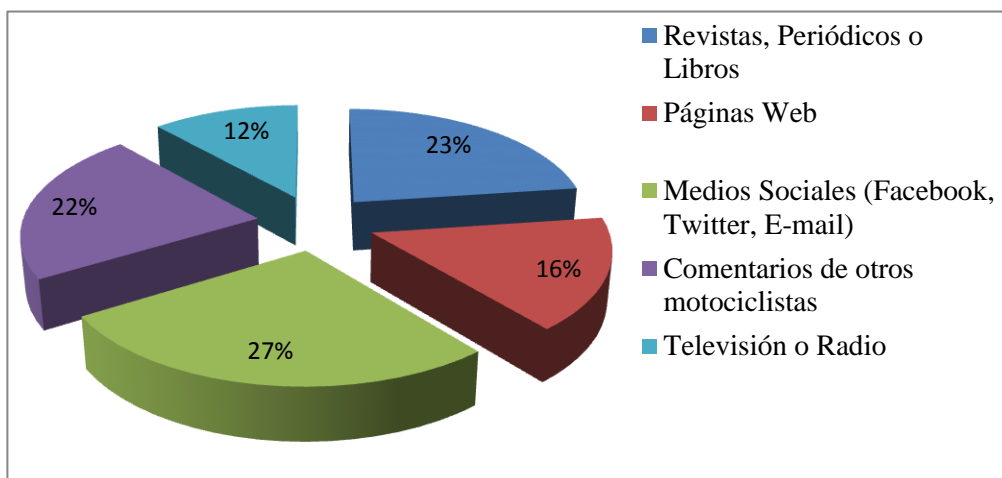
13. ¿Dónde busca información para elegir su próximo destino de viaje?(enumere del 1 al 5 donde 1 es más importante y 5 menos importante)

	1	2	3	4	5
Libros o revistas de viajes	61	70	35	55	46
Páginas Web	85	59	40	41	42
Medios Sociales (Facebook, Twitter, E-mail)	18	23	72	64	90
Recomendaciones de otros viajeros	58	60	77	36	36
Agencias de viaje	45	55	43	71	53



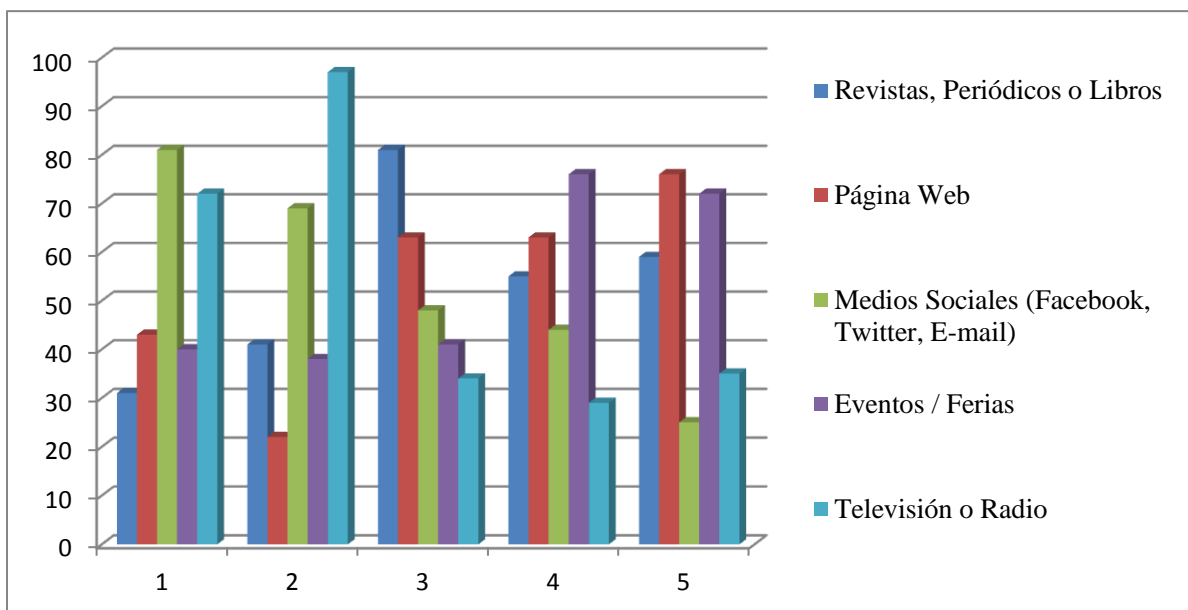
14. ¿Por qué medio se entera de eventos o tours de motocicleta?(enumere del 1 al 5 donde 1 es el más común y 5 menos común)

	1	2	3	4	5
Revistas, Periódicos o Libros	61	47	84	38	37
Páginas Web	43	45	22	86	71
Medios Sociales (Facebook, Twitter, E-n	73	62	52	39	41
Comentarios de otros motociclistas	59	73	58	46	31
Televisión o Radio	31	40	51	58	87



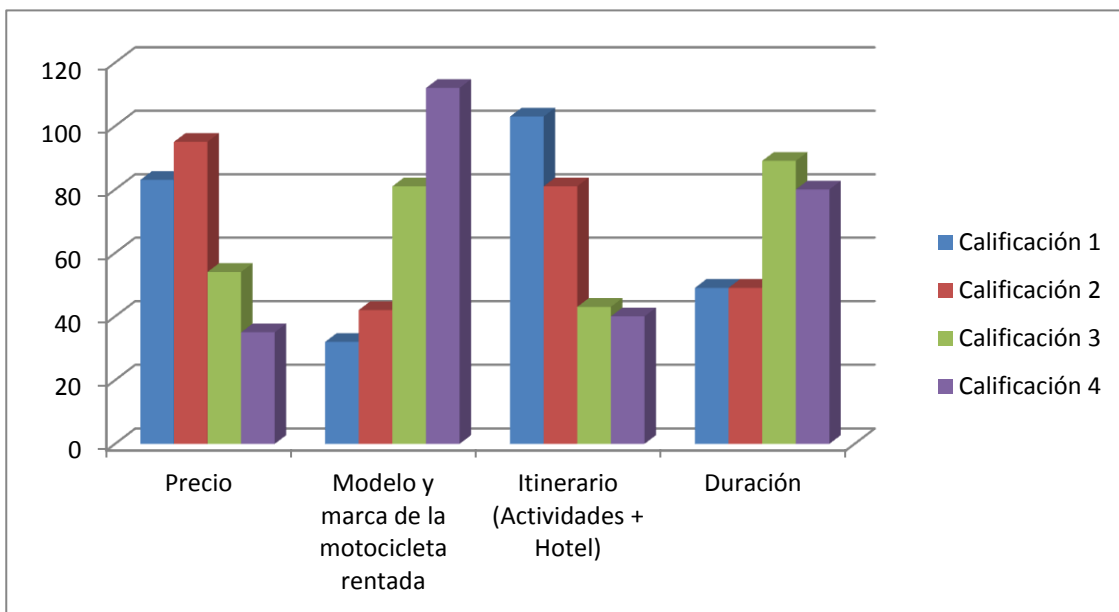
15. ¿Cuál consideraría el medio más apropiados para dar a conocer el moto-turismo en Ecuador?(enumere del 1 al 5 donde 1 es más importante y 5 menos importante)

	1	2	3	4	5
Revistas, Periódicos o Libros	31	41	81	55	59
Página Web	43	22	63	63	76
Medios Sociales (Facebook, Twitter, E-mail)	81	69	48	44	25
Eventos / Ferias	40	38	41	76	72
Televisión o Radio	72	97	34	29	35



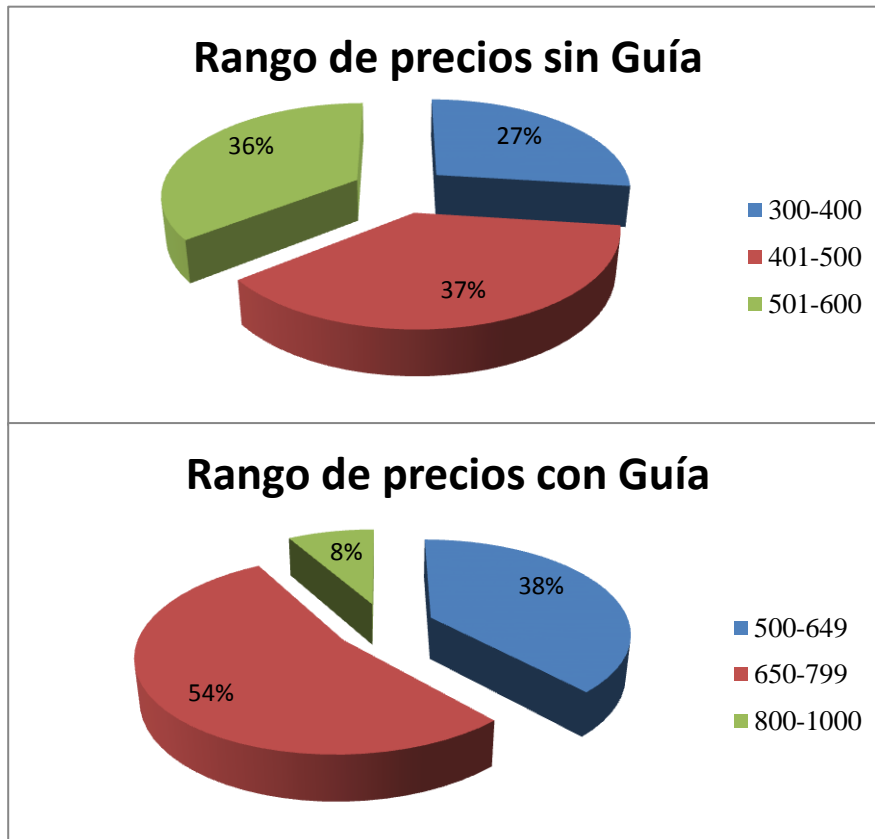
16. ¿Si compraría un tour con alquiler de motocicleta que elementos seria de más importancia?(enumere del **1** al 4 donde 1 es más importante y **4** menos importante)

	1	2	3	4
Precio	83	95	54	35
Modelo y marca de la motocicleta rentada	32	42	81	112
Itinerario (Actividades + Hotel)	103	81	43	40
Duración	49	49	89	80



17. Subraye que rango de precios estaría dispuesto a pagar por los siguientes tipos de tours en Motocicleta por 2 días. (Considerando a mayor precio alquila motocicleta de mayores prestaciones)

	ELEMENTOS QUE INCLUYE EL TOUR	RANGO DE PRECIOS		
		500-649	650-799	800-1000
1	Hospedaje +Motocicleta + Guía	102	143	22
2	Hospedaje +Motocicleta	72	100	95



18. Lea todas las opciones y evalúe a su criterio las siguientes rutas para viajar en motocicleta

RUTAS	Excelente	Buena	Regular	Mala	Total
Quito-Baños-Alausí-Cuenca-Quito	46	97	69	48	260
Quito-Manta-Guayaquil-Cuenca-Quito	59	77	71	44	251
Quito-Tena-Zamora-Cuenca-Quito	48	63	82	59	252
Quito-Tulcán-Esmeraldas-Manta-	85	83	52	28	248
Quito-Esmeraldas-Manta-Salinas-Quito	81	77	58	37	253
Quito-Riobamba-Cuenca-Guayaquil-	46	77	74	59	256

4. Anexo – Atractivos Gastronómicos de la Sierra

Entradas y Sopas:

Caldo de 31	Catzos blancos	Picadillo	Tripa mishqui
Ceviche de palmito	Empandas de varios tipos	Locro de cuero	Caldo de patas
Uchujacu	Timbushca	Colada de churos	Polla ronca
Salsa de chochos	Jugo de sal	Tortillas de piedra	Ají runa
Ceviche de chochos	Ensalada de melloco	Empanadas de tiesto	Sancocho baneño
Runaicho	Motepillo	Mote con chicharron	Tamal

Platos Principales:

Fritada	Carnes Coloradas	Cuy	Guandules con chuleta
Chanfaina	Fanesca	Menudo	Churrasco de la Sierra
Seco de gallina	Hornado	Caucara	Seco de chivo quiteño
Plato chacarero	Corvina con papas	Asado de borrego	Lengua en salsa criolla de tomate
Plato ambateño	Yahuarlocro	Gallina de Pinllo	Chughucaras
Papas con cuero	Chancho a la barbosa	Cecina	Cascaritas

Posteres y Bebidas:

Chapo	Nogadas	Chicha de varios tipos	Pan de leche
Morocho de dulce	Empanadas dulces de varios tipos	Dulces de varios frutos	Aguado
Canelazo	Orejas	Arroz con leche	Dulce de chamburo

Pristiños	Quesadillas	Moncaibas	Rompe nucas de naranjilla
Higos con queso Colaciones	Espumilla de guayaba	Bizcochos	Caca de perro
Jucho	Chocolate de Ambato	Melcochas	Quimbolito

5. Anexo – Atractivos de tipo Manifestación Cultural de la Sierra

SUBTIPO					
Grupo Étnico	Festividades /Manifestaciones	Obras Técnicas	Histórico	Artesanías	Museos
Afroecuatoriano	Diablada de Píllaro	Virgen del Panecillo	Casa Hacienda Zuleta	Tallados en madera	Banco Central Ibarra
Otavalo	Procesión Jesús del Gran Poder	Palacio de Itchimbia	Templo del Sol	Textiles en lana de Alpaca	Museo de la Ciudad
Karanki	Fundación de Quito	Teleférico	Centro histórico de Quito	Recuerdos varios Otavaleños	Museo de Cera
Natabuela	Fundación de Cuenca	Monumento Mitad del Mundo	Centro histórica de Cuenca	Prendas de Cuero	Banco Central Quito
Kayambi	Paseo del Chagra	Rehabilitación del Tren	Ingapirca	Pinturas	Banco Central Cuenca
Kitu-Kara	La Candelaria	Zoológico de Guayllabamba	Basílica del Voto Nacional	Artículos varios en Tatora	Casa de Juan León Mera
Panzaleo	Ritmo del Chota	Jardín Botánico	Iglesia de la Compañía	Textiles e	Mena Caamaño

Chibuelo	Corpus Cristi		Iglesia de San francisco		Casa Sucre
Salasaka	Procesión Virgen del Quinche		Catedral de Quito	Joyería en Plata y Oro	Capilla del Hombre
Kichwa			Rumicucho	Piedras Talladas	Museo Historia de la Medicina
Waranka	Yamor		Convento San Agustín		
Puruhá	La Mama Negra		Calle La Ronda		
Kañari	Procesión Virgen del Cisne		Nueva catedral Cuenca		
Saraguro			Monasterio las Conceptas		

6. Anexo – Atractivos de tipo Sitio Natural de la Sierra

TIPO				
Ambientes Lacustres / Cascadas	Sistema Áreas Protegidas/ Reservas Ecológicas	Montañas	Carretera/Vía	Bosques
Laguna El Voladero	Reserva Cotacachi- Cayapas	Volcán Chiles	Aloag-Santo Domingo	Nublado: Mindo-Nambillo
Laguna de Colta	Reserva Antizana	Cerro Fuya-Fuya	Vías por la Sierra Central	Seco: Jerusalén
Rio Blanco	Reserva El Ángel	Volcán Carihuairazo	Quito-Baeza	Nublado: Oriental
Cascada Pailón del Diablo	Reserva Pululahua	Volcán Chimborazo	Latacunga-La Mana	Petrificad: Puyango
Rio Mindo	Reserva Los Ilinizas	Volcán Cotacachi	Riobamba-Pallatanga	Nublado: Occidental
Laguna Cuicocha	Área de recreación Boliche	Volcán Antizana	Baños-Puyo	
Laguna Mojanda	Parque Nacional Cotopaxi	Cerro Puntas	Guaranda-Balzapamba	
Cascada Peguche	Parque Nacional Cajas	Iliniza Norte y Sur		
Laguna La Mica	Reserva Cayambe-Coca	Volcán Altar		
Laguna de Quilotoa		Volcán Cayambe		
Rio Namibillo		Volcán Sangay		

Lago San Pablo		Volcán Tungurahua		
Laguna Yaguarcocha		Volcán Quilotoa		
Cascada Rio Pita				
Cascada Agoyan				
Cascada Manto de la Novia				

7. Anexo - Atractivos Gastronómicos de la Costa

Entradas y Sopas:

Tamal de Concha	Corviche	Greñoso	Bala
Bólon de Verde	Empanadas de Verde	Torta de Choclo	Bollo
Ceviche	Hayaca	Salprieda	Chupe
Majao	Tortilla de maiz	Pernil de Chanco	Muchin de Yuca
Patacón	Caldo de bolas	Caldo de Manguera	Encebollado
Sopa Marinera	Cazuela de Mariscos	Carne en palitos	Mazamorra

Platos Principales:

Conchas Asadas	Chicharrón de Pescado	Tapao	Sumacao
Mariscos varios Apanados	Mariscos varios fritos	Menestra con carnes rojas	Mariscos varios con ajo
Guatita	Seco de Murico	Cangrejada	Encocados con mariscos varios
Pandao de Pescado	Camotillo frito	Arroz Marinero	Chuzos

Posteres y Bebidas:

Dulce de Leche	Alfajor	Limonos Enconfitados	Suspiros
Bolitas Neva	Encocadas	Chucula	Dulces de varios tipos
Batidos de frutas varias	Queso de Piña	Natilla	Tortas varias
Suero Blanco	Troliches	Aplanchados	Pan de Yuca

8. Anexo - Atractivos de tipo Manifestación Cultural de la Costa

SUBTIPO					
Grupo Étnico	Festividades /Manifestaciones	Obras Técnicas	Histórico	Artesanías	Museos
Tsáchilas	El Duende	Malecón 2000	Barrio Las Peñas	Sombreros de Paja Toquilla	Banco Central Esmeraldas
Afroecuatoriano	El Diablo	Palacio de Cristal	Catedral de Guayaquil	Joyería de coco y tagua	Banco Central Guayaquil
Mantas	La Gualgura	Malecón del Salado	Iglesia San Francisco	Artesanías en Barro	Museo/Capilla Narcisa de Jesús
Awa	El Riviel	Puente de la Unión Nacional	Parque de las Iguanas	Artesanías en Madera	Museo de sitio Valdivia
Chachi	Procesión del Niño Jesús	Puente de Los Caras	Yacimiento Arqueológico Las Vegas	Adornos Crustáceos	
	Fundación de Guayaquil		Parque Histórico de Guayaquil	Madera Tallada	
	Corpus Cristi		Cerro Santa Ana		

9. Anexo - Atractivos de tipo Sitio Natural de la Costa

TIPO				
Ríos / Balnearios	Sistema Áreas Protegidas	Costas o Litorales	Carretera/Vía	Bosques
Rio Guayas	Manglares-Churute	Playa Salinas	Ruta del Sol	Húmedo: Aventura de la vida
Rio Esmeraldas	Rio Palenque	Playa Olón	Ruta del Cacao	Lluvioso: Las 7 cascadas
Rio Chone	Machalilla	Playa Montañita	Ruta Spondylus	Seco: Lalo Loor
Rio Blanco	Arenillas	Playa General Villamil	Lomas de Sargentillo	Húmedo: Cerro Nueve
Balneario San Mateo	Mache-Chindul	Playa San Lorenzo		Seco: Paraíso
Balneario Rio Tululbí	Cayapas Mataje	Playa de Jambelí		Húmedo: La Laguna
Cascada de Simón	Reserva Don Juan	Estuario Rio Muisne		Húmedo: El Venado
Cascada 7 saltos rio jama	Reserva Cerro de Hayas	Playa Escondida		
	Refugio Isla Corazón	Playa de Mompiche		
		Playa de Atacamas		
		Playa Los Frailes		
		Playa Murciélago		
		Playa San Lorenzo		

10. Anexo - Atractivos Gastronómicos de la Amazonía

Entradas y Sopas:

Sopa de Palmito	Tortilla de Yuca	Huchumanga con ají
Caldo de carachama	Crema de papaya verde	Maito de tilapia
El volquetero	Caldo de bagre	Ayampaco de tilapia
Rambuela	Caldo de novios	Repe macabeo
Locro de papa china	Ayampaco de corroncho	Caldo de corroncho

Platos Principales:

Bocachico Ahumado	Envuelto de chontacuro	Maito de mayones
Juanes de mayones	Juanes con pollo	Chanjuan
Carne sudada	Seco de guanta	Ancas de rana

Posteres y Bebidas:

Sinchicara	Masato	Pastel de yuca y coco
Té amazónico	Pastel de chonta	Fariña
Aguarapada de chontaduro	Huesito	Chuchuhuaso
Guayusa	Agua de jamaica	Chicha

11. Anexo - Atractivos de tipo Manifestación Cultural de la Amazonia

SUBTIPO				
Grupo Étnico	Festividades /Manifestaciones	Centro de Rescates de Animales/ Realización técnicas y científicas	Artesanías	Museos
Cofán	KakoWiiñae (Fiesta del rejuvenecimiento)	Zoológico Amazonico	Joyería en Semillas	Comunidad de Serena
Secoya	Shamanismo	Jardín botánico Ishpingo	Huesos de animales	KamakMaki
Siona	Wayusa Ñusta Warmi (Fiestas del Tena)	Jardín botánico Orquídeas	Joyería en piedras	
Huaorani	Fiesta de la Chonta	Centro de rescate Isla de los Monos	Vasijas arcilla	
Shiwiar		Zoo criadero El Arca	Utencillo de madera	
Zápara		Zoológico Fátima	Adornos en fibra natural	
Achuar		Parque Amazónico La Isla	Macramé	
Shuar		Mariposario Venecia	Decorativos en troncos de madera	
Kichwa				

12. Anexo - Atractivos de tipo Sitio Natural de la Amazonía

TIPO			
Ambientes Lacustres /	Sistema Áreas Protegidas/ Reservas Ecológicas	Fenómenos Espeleológicos	Carretera/Vía
Playa de los Monos	Parque Nacional Napo Galeras	Caverna y Saladero Pasurku	Baeza-tena
Estero de Caimanes	Reserva Cayambe-Coca	Caverna de Secay	Tena-Puyo
Balneario Guña Chimbana	Reserva Limoncocha	Caverna Refugio de los Padres Jesuitas	Francisco de Orellana-Tena
Casada de Las Latas	Parque Nacional Llanganates	Caverna Del Duende	Baeza-Nueva Loja
Cascada San Rafael		Caverna Iji Changa	Puyo-Macas
Rio Napo		Estación Biológica Jatun Sacha	Macas-Zamora
Rio Misahuallí		Cavernas de Jumandi	
Rio Quijos			