

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO



Acreditada por Resolución CEUB No. 1126/02

MONOGRAFÍA

**“PROPUESTA DE REGLAMENTO PARA EL CONTROL DE LA
CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS EN EL GOBIERNO
AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LURIBAY”**

Para optar al Título Académico de Licenciatura en Derecho

INSTITUCIÓN: Dirección del Instituto de Práctica Forense y Consultorios Jurídicos Populares de La Paz, El Alto y las Provincias del Departamento de La Paz.
“CONSULTORIO JURÍDICO POPULAR DE LURIBAY”.

POSTULANTE: IVAN OCHOA URQUIZO.

TUTOR ACADÉMICO: DR. JAVIER TAPIA GUTIÉRREZ.

TUTOR INSTITUCIONAL: DR. CARLOS MAMANI PALACIOS.

LA PAZ – BOLIVIA
2012

Dedicatoria:

- *A mi querida abuelita Vicenta, que Dios la tenga en su gloria, por estar siempre a mi lado y no desampararme.*
- *A mis queridos padres Zenón y Luisa, quienes con su enorme esfuerzo y sacrificio me permitieron consolidar una profesión aun en las situaciones más difíciles.*



Mis agradecimientos:

- *A Dios, por estar con migo en todos los instantes de mi vida.*
- *A la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Carrera de Derecho de la U.M.S.A. y sus Docentes por darme la oportunidad de ser parte de esta casa superior de estudios.*
- *A mi tutor Dr. Javier Tapia Gutiérrez por su conocimiento académico, paciencia y su constante apoyo durante el desarrollo de este trabajo.*
- *Al Juez de la Localidad de Luribay Dr. Franz Zabaleta, y el Fiscal de Materia Dr. Juan Morales, por sus acertadas sugerencias y observaciones, que me impartieron a través de sus conocimientos.*
- *Al Gobierno Autónomo Municipal de Luribay, al H. Alcalde Alejandro Cadima, al Dr. Carlos Mamani y a todo el personal que me brindaron su conocimiento, apoyo y amistad desinteresada.*
- *A mi Hermano Grover Ángel por ser mi ejemplo de sacrificio y disciplina a lo largo de mi vida.*

ÍNDICE

“PROPUESTA DE REGLAMENTO PARA EL CONTROL DE LA CIRCULACION DE MOTOCICLETAS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LURIBAY”

	PÁG.
DEDICATORIA_____	I
AGRADECIMIENTOS_____	II
ÍNDICE_____	III
PROLOGO_____	XII
INTRODUCCIÓN_____	XIV

MARCO METODOLÓGICO

1. Fundamentación del Tema_____	1
2. Delimitaciones de la Monografía_____	2
2.1. Delimitación Temática_____	3
2.2. Delimitación Espacial_____	3
2.3. Delimitación Temporal_____	3
3. Balance de la Cuestión o Marco Teórico de Referencia_____	3
3.1. Marco Teórico_____	3
3.2. Marco Histórico_____	8
3.3. Marco Conceptual_____	11
3.4. Marco Jurídico_____	15
4. Planteamiento del Problema de La Monografía_____	19
5. La Definición de Objetivos_____	19

5.1. Objetivo General	19
5.2. Objetivos Específicos	19
6. Estrategia Metodológica y Técnicas de Investigación Monográfica	20
6.1. Métodos a Utilizarse en la Monografía	20
6.1.1. Métodos Universales	20
6.1.2. Métodos Específicos del Derecho	20
6.2. Técnicas a Utilizarse en la Monografía	20

CAPÍTULO I

MOTOCICLETAS, MOTOCICLISTAS Y LA NORMATIVIDAD QUE ESTOS DEBEN CUMPLIR

1. El Municipio de Luribay	23
1.1. Datos Generales	23
1.1.1. Ubicación Geográfica del Municipio De Luribay	23
1.1.2. Extensión	23
1.1.3. Base Legal De Creación	23
1.1.4. Límites Territoriales	23
1.1.5. División Político Administrativa	23
1.1.6. Cantones y su Base Legal De Creación	24
1.1.7. Cantones, Subcentrales y Comunidades	24
1.1.8. Población	26
1.2. Relatos de un Visitante	27
2. Los Medios de Transporte	30
2.1. Antecedentes Históricos	31
2.2. Definición	32
2.3. Clases de Medios Transporte	32
2.3.1. Transporte Marítimo	32
2.3.2. Transporte Aéreo	33
2.3.3. Transporte Terrestre	34

2.3.3.1. División Terrestre de la Infraestructura Vial Nacional	35
3. Parque Automotor de Bolivia	35
3.1. Parque Automotor de Bolivia Para El 2010	37
3.2. Parque Automotor de Bolivia Para El 2011	38
3.2.1. Programa de Saneamiento Legal de Vehículos	39
3.2.2. Datos Estadísticos	39
4. Legislación Vigente que Regula el Transito Vehicular en Bolivia	40
4.1. Normas que Regulan el Transito Vehicular	40
4.1.1. Programas de Prevención	41
4.1.2. Medidas de Seguridad	41
4.1.3. Alcohol y Otras Sustancias	42
4.1.4. Seguro Obligatorio	43
4.1.4.1. Recursos para Casos de Siniestros Ocasionados Por Vehículos No Identificados, No Asegurados o con Póliza de Seguro Vencida (Fiso)	44
4.1.4.2. Base Legal Del Seguro Obligatorio De Accidentes De Tránsito	45
5. La Motocicleta	47
5.1. Antecedentes Históricos	48
5.1.1. Una de las Primeras Motocicletas en Bolivia	50
5.2. Partes y Elementos Generales de una Motocicleta	51
5.2.1. Motor	51
5.2.2. Transmisión	52
5.2.3. Chasis, Suspensión y Frenos	52
5.2.4. Cilindrada	54
5.3. Popularización de la Moto	55
5.4. Tipos de Motocicletas	56
5.5. Ventajas y Desventajas de una Motocicleta	57
5.6. El “Boom” de las Motocicletas	58
5.7. Importación de Motocicletas Bolivia – China	60
6. Parque Automotor de Motocicletas en Bolivia	60

6.1. Parque Automotor de Motocicletas de Bolivia Para El 2012_____	61
6.2. Programa de Saneamiento Legal de Vehículos, Respecto a las Motocicletas_____	61
6.3. Datos Estadísticos_____	62
7. Legislación Vigente que Regula el Tránsito Vehicular De Motocicletas en Bolivia_____	63
7.1. Ley N° 3988 Código Nacional de Tránsito_____	63
7.2. Reglamento del Código Nacional de Tránsito_____	65
7.3. Ley N° 165 de 16 de Agosto de 2011 Ley General De Trasportes_____	67
8. Entidades Competentes que deben Regular La Circulación de Motocicletas_____	68
8.1. Gobierno Central_____	68
8.2. Gobierno Autónomo Municipal_____	69
8.3. Policía Nacional: Organismo Operativo De Tránsito_____	72

CAPITULO II

EDUCACIÓN VEHICULAR QUE DEBEN TENER LOS CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS_____73

1. Consideraciones Generales_____	74
2. Conducción Vehicular_____	74
2.1. Conducción Vehicular De Motocicletas_____	74
2.2. Conductores de Motocicletas_____	74
2.3. Perfil Psico-Social de los Conductores De Motocicletas_____	75
2.4. Conducción Vehicular de Motocicletas en El Municipio De Luribay_____	77
3. Seguridad Vial y Educación Vial_____	79
3.1. Seguridad Vial _____	79
3.1.1. Seguridad Activa o Primaria_____	79
3.1.2. Seguridad Secundaria_____	80

3.2. Comunicaciones en Materia de Seguridad Vial	81
3.3. Identificación de La Problemática de La Seguridad Vial Nacional	81
3.4. Principios de La Seguridad Vial	83
3.5. El Plan Nacional de Seguridad Vial En Bolivia	83
3.5.1. Plan De Seguridad Vial en Carreteras 2007 – 2011	84
3.5.2. Antecedentes	84
3.5.3. Justificación del Problema De La Seguridad Vial	86
3.5.4. Problemática de La Seguridad Vial	87
3.5.5. Principales Problemas	88
3.5.6. Visión del Plan de Seguridad Vial	90
3.5.7. Misión del Plan de Seguridad Vial	91
3.5.8. Objetivo del Plan De Seguridad Vial	91
3.5.9. Estrategias del Plan De Seguridad Vial	91
3.5.9.1. Área Normativa	91
3.5.9.2. Área Operativa y de Control	92
3.5.9.3. Área Educativa	92
3.5.9.4. Área de Equipamiento	92
4. Educación Vial	92
4.1. Objetivo de La Educación Vial	93
4.2. Recursos Didácticos para La Educación Vial	93
4.3. Reglas Básicas para La Educación Vial	95
4.4. Instrumentos que Apoyan A La Seguridad Y Educación Vial	97
4.5. Caracterización y Análisis de Los Accidentes	98
4.5.1. Análisis de Los Accidentes de Tránsito	98
4.5.2. Datos de La Organización Mundial de Salud	99
4.5.3. Problema de Los Accidentes De Tránsito	102
4.5.4. Factores que Contribuyen a Los Accidentes	103
4.5.5. Medidas Correctivas	103
4.5.6. Ingeniería Vial	104
4.5.7. Medidas de Protección	105

4.5.8. Aplicación de Las Leyes de Tránsito	105
4.5.9. Educación y Formación	106
4.5.10. Control de Tráfico	106
4.5.11. Tendencias Actuales	106
4.5.12. Cifras de Accidentes en el País Gestión 2011	107
4.5.13. Accidentes de Motocicletas en el Departamento de La Paz	110
4.5.14. Diez Fallas Críticas que Producen Accidentes de Tránsito	111
5. Legislación Comparada	112
5.1. Análisis del Tránsito Vehicular en América Latina	112
5.1.1. Educación Vial y Programas de Prevención	112
5.1.2. Medidas de Seguridad	114
5.1.3. Requisitos para Conducir	116
5.1.4. Tránsito Peatonal	118
5.1.5. Consumo de Alcohol y Otras Sustancias	118
5.1.6. Registros de Colisiones	120
5.1.7. Mantenimiento de Calles, Caminos, y Señalización	120
5.1.8. Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil	122
6. Pocos Países que Cuentan con una Legislación Integral y Bien Aplicada sobre Seguridad Vial	125
6.1. Aplicación eficaz de la Velocidad	126
6.2. Conducción Bajo los Efectos del Alcohol	126
6.3. Soluciones a la Conducción Bajo Efectos del Alcohol	127
6.4. Utilización del Casco en Motocicletas	127
6.5. Soluciones para el Uso del Casco en la Conducción de Motocicletas	128
7. Análisis e Interpretación de La Encuesta Realizada	128
7.1. Características Socio-demográficas y Socio-económicas De La Población de Motociclistas dentro El Municipio de Luribay	133
7.1.1. Caracterización Socio-Demográfica	133
7.1.1.1. Sexo	133
7.1.1.2. Edad	133

7.1.1.3. Estado Civil	133
7.1.2. Caracterización Socio-Económica	133
7.1.2.1. Vivienda	133
7.1.2.2. Educación	133
7.1.2.3. Actividad Laboral	134

CAPITULO III

PROYECTO DE REGLAMENTO PARA EL CONTROL DE LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LURIBAY	135
1. Contenido del Proyecto de Reglamento	136
Reglamento Para El Control De La Circulación De Motocicletas En El Gobierno Autónomo Municipal De Luribay	
Título I	
Disposiciones Generales	138
Capitulo I	
Del Objeto, Marco Legal, Y Ámbito De Aplicación	138
Capítulo II	
De Los Principios	139
Titulo II	
Circulación General De Motocicletas	140
Capítulo I	
Disposiciones Generales	140
Capítulo II	
De La Tipología De Motocicletas	140
Capítulo III	
De La Circulación De Motocicletas	141
Título III	

Control De Tránsito	143
Capítulo I	
De La Coordinación	143
Título IV	
Derechos Y Obligaciones De Los Motociclistas	144
Capítulo I	
De Los Motociclistas	144
Capítulo II	
De Sus Derechos	144
Capítulo III	
De Sus Obligaciones	144
Capítulo IV	
De Las Abstenciones Y Prohibiciones De Los Motociclistas	145
Capítulo V	
De La Educación Vial	146
Título V	
Infracciones De Tránsito	146
Capítulo I	
Consideraciones Generales	147
Título VI	
Disposiciones Especiales	148
Capítulo I	
De Las Disposiciones Transitorias	148
Capítulo II	
De La Disposición Adicional	149
Capítulo III	
De Las Disposiciones Finales	149

ELEMENTOS DE CONCLUSIÓN

1. Conclusiones	151
2. Recomendaciones	153
3. Anexos	155
4. Bibliografía	156

PRÓLOGO

Hoy en día, en Bolivia con la nueva dinámica mundial y el fenómeno de la globalización, los municipios tienen frente a sí una serie de retos y vacíos normativos que deben ser subsanados. La presente monografía nació de las diferentes problemáticas que el postulante a Trabajo Dirigido Iván Ochoa Urquiza observó dentro del Municipio de Luribay, centrándose particularmente en una, a la cual aportaría desde una perspectiva académica proponiendo una solución a la misma.

El presente Trabajo tiene como tema de investigación, el vacío normativo que existe en cuanto al control de la circulación de motocicletas dentro del Municipio de Luribay, toda vez que en estos últimos años se ha observado un fenómeno, en el cual estas son consideradas como un medio de transporte más popular y últimamente accesibles por el precio económico en que son ofrecidas por la fabricación china, características que hacen notar un incremento en su adquisición y por ende la circulación de las mismas, hecho que genera la necesidad de reglamentarlas a través de una norma jurídica.

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia en su artículo 272 consagra la Autonomía de las Entidades Territoriales, que implica la elección de sus autoridades, la administración de sus recursos económicos y el ejercicio de sus facultades legislativas, reglamentarias, fiscalizadoras y ejecutivas, en el ámbito de su jurisdicción, competencia, y atribuciones. Asimismo Ley Marco de Autonomías y Descentralización en su artículo 96, otorga como competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales, la labor de planificar y desarrollar el transporte, incluyendo el ordenamiento de tránsito; desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana, en el marco de las normas, políticas y

parámetros fijados por el nivel central del Estado; mismas que serán que la ejercerá en lo que corresponda en coordinación de la Policía Boliviana.

Con la promulgación de la Ley N° 165 Ley General de Transporte, se determina en su artículo 17, inciso c), que las diferentes modalidades de transporte estarán regidas por la autoridad competente del nivel municipal, con la atribución de emitir su normativa específica, concordante con lo que dispone el Artículo 27 de esta ley: (Función Normativa) “comprenderá la facultad exclusiva de dictar, en el ámbito y materia de su competencia, reglamentos, normas de carácter regulatorio, u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de los operadores, administradores de infraestructura y actividades reguladas. Las normas estarán enmarcadas en procedimientos administrativos a su cargo, infracciones y sanciones, resolución de controversias, procedimientos de participación de los usuarios en el proceso regulatorio y otros.”

Del análisis realizado, a la presente monografía, el reglamento propuesto por postulante es beneficioso para toda la población en general perteneciente a el Municipio de Luribay toda vez que se va otorgar mayor seguridad jurídica a los propietarios y usuarios de motocicletas, así como para Gobierno Autónomo Municipal de Luribay quien obtendrá mayores recursos por concepto de registro e impuesto a la propiedad de este tipo de vehículos.

Dr. Juan Morales Mayta

**FISCAL DE MATERIA
MUNICIPIO DE LURIBAY**

INTRODUCCIÓN

El presente Trabajo es el resultado de la labor que desempeñe de acuerdo al Convenio de Cooperación y Fortalecimiento Interinstitucional suscrito entre el Gobierno Autónomo Municipal de Luribay y la Universidad Mayor de San Andrés a través de la Dirección de la Carrera de Derecho y la Dirección Del Instituto De Practica Forense y Consultorios Jurídicos Populares de La Paz, El Alto y Las Provincias del Departamento de La Paz, donde se me designo a el *Consultorio Jurídico Popular del Municipio de Luribay*.

El incremento del uso de motocicletas durante estos últimos años dentro el municipio de Luribay, hace necesario crear una norma que regule la circulación de motocicletas con el fin prevenir y mitigar accidentes de transito y otras irregularidades, que crean un ambiente de inseguridad dentro el Municipio de Luribay.

La investigación del presente trabajo estableció el siguiente objetivo general: Crear una norma de circulación de motocicletas, con el fin de plantear al gobierno autónomo municipal de Luribay, las herramientas jurídicas y técnicas para establecer medidas que permitan al mejoramiento de su circulación dentro el municipio, la protección de la vida del motociclista y la unificación de normativa relacionada con las motocicletas.

Los objetivos específicos son: Evaluar el comportamiento de los motociclistas y la normatividad que estos deben cumplir, describir la educación que deben tener los conductores de motocicletas, con el fin de asegurar la integridad física, patrimonial y vial, sometiéndolos a la norma jurídica, y finalmente proponer una herramienta jurídica para que el organismo local de transito, pueda diseñar la implementación de medidas para la circulación de motocicletas y sus acompañantes.

Plateados los objetivos tanto generales como específicos, realizando la justificación del tema, así como el desarrollo de los marcos teórico, histórico, conceptual y jurídico, para fundamentar y tener un apoyo doctrinal, se tomo como referencia a todas las normas jurídicas vigentes en todo el territorio nacional en materia de transito vehicular.

Por lo tanto el presente trabajo propone la creación de un reglamento que regule circulación de motocicletas dentro todo el municipio de Luribay, con el fin de brindar mayor seguridad a todo su población, además de generar mayores recursos económicos a el Gobierno Autónomo Municipal de Luribay, quien a través del cobro por impuestos y el registro de este tipo de vehículos, destinara estos ingresos a distintas obras, proyectos y otros que beneficien a su población.

**PROPUESTA DE REGLAMENTO PARA EL CONTROL DE LA
CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO
MUNICIPAL DE LURIBAY.**

1. FUNDAMENTACIÓN DEL TEMA.

En los últimos años, la motocicleta además de ser un medio de transporte eficiente y económico, se ha convertido en una herramienta de trabajo y en un instrumento para el mejoramiento de los ingresos de miles de personas que viven en aéreas urbanas y rurales del país.

Una gran mayoría de las motocicletas en nuestro país, es utilizada por personas pertenecientes a los estratos menos favorecidos de la sociedad, observándose que aproximadamente el 97% de las motocicletas, son empleadas por personas de bajos recursos, como vehículos de trabajo y transporte, mientras que tan sólo el 3% restante, es empleado para recreación o deporte.

Los usuarios de motocicleta, mayormente utilizan este vehículo para actividades de mensajería, repartición de correo y periódicos, domicilios y otros oficios de importancia para la vida diaria, con los que estos motociclistas sostienen a sus familias. Definitivamente, la motocicleta es un instrumento de trabajo netamente popular.

La motocicleta al convertirse en un medio de transporte popular y ultimadamente accesible en razón de precio, se puede observar que dentro del Municipio de Luribay existe una gran cantidad de circulación de estos, ya que si bien existe un sindicato de trasporte es solo provincial es decir minibuses y microbuses que vienen desde la ciudad de El Alto con destino a la localidad de Luribay y viceversa, y no así existiendo otro medios de trasportes que tengan rutas internas diarias y en horarios continuos, que comuniquen a las distintas comunidades perteneciente al municipio de Luribay.

Ante esta ausencia de un medio de trasporte masivo que ayude a trasportarse a los pobladores de una comunidad a otra, estos se vieron en la

necesidad de adquirir motocicletas, la cuales mayormente no cuentan con papeles de circulación y propiedad, así como también la falta de seguridad. Ahora si bien el poblador perteneciente al Municipio de Luribay, opta por comprar este medio de transporte lo hace pero no haciendo su legal y correspondiente registro ante la entidad competente por lo cual estas no cuentan con un registro, una placa de circulación, y un seguro contra accidentes.

De acuerdo con los aspectos: rurales, culturales, jurídicos, económicos, educativos, y administrativos, influyen en la aparición y aumento de los accidentes de tránsito que involucran a las motocicletas. En este trabajo solo nos referiremos a algunos de ellos, con el objeto de dar opciones jurídicas, tales como incentivar la figura del seguro obligatorio, la propuesta normativa, y la aplicación de normas vigentes pero no cumplidas.

La propuesta contenida en la presente investigación, tiene como objeto adoptar algunas medidas relacionadas con el tránsito de motocicletas y sus conductores, proponiendo al Gobierno Autónomo Municipal de Luribay, las herramientas jurídicas y técnicas para establecer medidas que permitan el mejoramiento de las condiciones de movilidad dentro el municipio, la protección de la vida del motociclista y la unificación de la normatividad de motocicletas.

2. DELIMITACIONES DE LA MONOGRAFÍA.

Con el objeto de evitar desviaciones del tema planteado, durante el transcurso de la investigación se plantearan las siguientes delimitaciones:

2.1. Delimitación Temática.

La presente investigación, es elaborada dentro de la rama del Derecho Público, a través de: El Derecho Administrativo definido por Díez como el complejo de principios y normas de Derecho Público interno que regula la organización y la actividad de la administración pública, y el Derecho Municipal definido por Villafañe como aquella rama del Derecho Público

institucional, con acción pública, que estudia los problemas políticos, jurídicos y sociales del urbanismo”.

2.2. Delimitación Espacial.

El presente trabajo de investigación tendrá como referencia espacial el Municipio de Luribay, perteneciente a la Provincia Loayza, esta situada al sur del departamento de La Paz, dentro del “Estado Plurinacional de Bolivia” geográficamente localizada a 17° 03’ 48” latitud Sur y 64° 39’ 37” de longitud este del meridiano de Greenwich.

2.3. Delimitación Temporal.

El tema elegido para la elaboración de la presente investigación será realizado en un tiempo comprendido entre Agosto de 2011 y Abril de 2012.

3. BALANCE DE LA CUESTIÓN O MARCO TEÓRICO DE REFERENCIA.

3.1. MARCO TEÓRICO.

Los municipio actualmente reconocidos dentro de la estructura y organización territorial del estado Plurinacional a través de la constitución política del estado, se encuentran claramente dotado de una autonomía municipal constituida por un Concejo Municipal con facultad deliberativa, fiscalizadora y legislativa municipal en el ámbito de sus competencias; y un órgano ejecutivo, presidido por un Alcalde.

Es por eso que el gobierno autónomo municipal de Luribay como representante del estado debe Garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de todas las personas que se encuentran, radican o están de paso por el municipio de Luribay.

La presente investigación tiene por objeto proponer al Gobierno Autónomo Municipal de Luribay, herramientas y técnicas jurídicas para establecer medidas que permitan el mejorar los medios de protección de la vida del motociclista y la unificación de la normatividad relacionada con las motocicletas utilizando teorías o corrientes jurídicas que sustente nuestra investigación.

En toda sociedad, la seguridad jurídica ha tenido, tiene y seguirá teniendo una gran importancia, misma que ha pasado de ser solamente un principio doctrinal a un elemento incidente directamente en desarrollo de la población. Por ello es pertinente analizar desde un principio un punto de vista práctico, en la medida que afecte a la sociedad entera ya que si una maquinaria jurídica no funciona de manera regular y previsible, no sería posible planear ningún plan económico de gran alcance, y todo el tráfico jurídico retrocedería hasta una fase primitiva.

Ahora bien, seguridad jurídica surge con el estado de derecho, ya que únicamente el estado de derecho, en el que existe un verdadero sistema de legalidad y legitimación basado en una constitución democrática, puede hablarse de una verdadera seguridad jurídica. En estos estados, el derecho surge ya de una discusión racional y se plasma en una ley o jurisprudencia, por los cuales el ciudadano disfruta de sus libertades civiles y el propio estado quedara constituido como protector. En el estado de derecho se tendra a satisfacer la seguridad como garante del orden público y de la previsibilidad de las expectativas de comportamiento y consecuencias jurídicas de las acciones. La seguridad jurídica debe contemplarse como un factor básico de los ordenamientos jurídicos, teniendo como base un derecho dirigido a asegurar que los grupos sociales puedan influir de forma libre y mediante proyectos previsible en el pleno desarrollo social.

Así, en nuestro siglo, empieza a considerar la necesidad de que el Derecho, para cumplir del mejor modo su función de otorgar seguridad a las personas, deba ser el mismo seguro.

A este respecto es importante citar la teoría de Gustav Radbruch¹, contenida en sus obras Filosofías del derecho, introducción a la ciencia del derecho y el espíritu de las leyes. Para él, el derecho positivo busca tres objetivos a saber: la justicia, la seguridad, y el orden o bien común, y de ellos tres, es la seguridad el primer valor que debe buscar el derecho.

¹ Introducción a la Filosofía del Derecho. Cita de Pérez Luño, Ob. Cit., Nota 33.

La positividad del derecho como exigencia de la seguridad jurídica claramente establece que para realización de la seguridad jurídica en su aspecto objetivo, que se requiere básicamente que exista la positividad del Derecho y que ésta reúna al menos las siguientes condiciones:

- Que la positividad se establezca mediante leyes.
- Que el derecho positivo se base en hechos y no en el arbitrio del juez.
- Que esos hechos sean practicables, es decir, susceptibles de verificación.
- Que el Derecho positivo sea estable.

Finalmente Radbruch indica que la seguridad jurídica tiene tres aspectos distintos: existe una seguridad por medio del derecho, que es la seguridad del orden jurídicamente establecido; seguridad frente a la lesión jurídica, que es la que imparten los órganos de procuración de justicia una seguridad en el derecho mismo, dentro de la que se encuentra la estabilidad del sistema normativo.

Por lo tanto, para el la seguridad jurídica no es la seguridad por medio del derecho, la seguridad que el derecho nos confiere al garantizar nuestra vida o nuestros bienes con el asesinato o el robo, ni tampoco lo es la seguridad frente a la lesión jurídica, aquella que nos proporciona el juez al ser violados nuestros derechos, sino la seguridad jurídica es la seguridad en el derecho mismo, es decir, no como algo que el derecho debe hacer, sino como algo que el derecho, tal y como es, hace en su funcionamiento normal.

De lo expuesto se debe entender a la seguridad jurídica como la seguridad del propio derecho, es decir, del contenido y la existencia de las disposiciones por medio de las cuales actúa la fuerza del derecho

Otra corriente que sustente nuestro trabajo de investigación debe contemplarse también en las sanciones administrativas concebidas como la potestad sancionadora sirve a la observancia general de las normas jurídicas en las que se encuentra programado un determinado equilibrio entre el interés general, como interés público, y los intereses de los particulares. En

este sentido las sanciones administrativas junto a su correlato en las sanciones penales constituyen la cláusula de cierre del ordenamiento jurídico ya que si bien las normas son obligatorias, cuando se dirigen a los ciudadanos prescribiendo o proscribiendo determinadas actuaciones, éstos las cumplen no tanto por su naturaleza imperativa sino por la existencia de un mecanismo de reacción frente a su incumplimiento con consecuencias negativas para sus intereses.

A estos efectos debe recordarse que las normas son medios de composición de intereses que contienen soluciones predeterminadas destinadas a evitar los conflictos. Así cuando se incumple una norma puede afectarse, además de un interés general, los intereses privados o, incluso, no afectar de forma inmediata a interés alguno.

Nos centraremos en el primer caso, pues cuando el incumplimiento se deriva una lesión que afecta a intereses generales o bien a valores objeto de una especial protección por el ordenamiento, la reacción asume un carácter punitivo (*ius puniendi*) ya que se pretende infligir un mal o castigo al infractor con una doble finalidad: por una parte asegurar que ese sujeto no volverá a incurrir en la misma conducta transgresora de la legalidad (prevención especial) y, asimismo, desalentar ese mismo tipo de conductas por otros (prevención general). Esto al margen de las consecuencias que puedan preverse que pueden ser exclusivamente la sanción (normas minus quam perfecta), o bien incorporar asimismo medidas para remediar las consecuencias jurídicas y materiales de dicha infracción a través de la nulidad de las actuaciones o de la indemnización (normas quam perfectas o plusquamperfectas)².

De este modo se aprecia cómo la potestad sancionadora es la manifestación del uso institucionalizado de la fuerza por parte del Estado, ya que se emplea como medio coactivo para se cumpla el contenido de las normas.

² VIDA Fernández José. Las Sanciones Administrativas (I): Concepto Y Elementos. Universidad Carlos III de Madrid. Pág. 3.

La función del Derecho administrativo sancionador la comparte con el Derecho Penal, que constituye el núcleo duro del *ius puniendi* del Estado. De hecho, para algunos autores se trata del único y verdadero *ius puniendi*, pues consideran que el Derecho sancionador presenta una naturaleza distinta. El Código Penal define los delitos y faltas que constituyen los presupuestos de la aplicación de la forma suprema que puede revestir el poder coactivo del Estado: la pena criminal. Si bien desde el ámbito penal también se garantiza, en general, el cumplimiento del ordenamiento jurídico, el Código Penal constituye un último recurso que tutela, en particular, los valores y principios básicos de la convivencia social. En consecuencia, ocupa un lugar preeminente en el conjunto del Ordenamiento, hasta el punto de que, no sin razón, se ha considerado como una especie de «Constitución negativa» en tanto garantiza el cumplimiento de su contenido.

Estas diferencias se proyectan en la estructuración del sistema penal y administrativo sancionador, ya que, se trata de sendos sistemas punitivos que ejercen poderes diferenciados, como son el Poder Judicial y el Poder Ejecutivo, a partir de una calificación diferente de los comportamientos ilícitos (delitos y faltas frente a las infracciones administrativas) y con unas consecuencias jurídicas distintas (penas frente a las sanciones). Por lo demás, se puede apreciar una última diferencia esencial en cuanto a las consecuencias, ya que no caben sanciones administrativas privativas de libertad –lo que no significa que todas las penas sean privativas de libertad, ya que caben otras penas privativas de derechos o penas de multa–, si bien esto no implica que la reacción administrativa sancionadora tenga que ser siempre mínima³.

La separación entre la dimensión penal y la sancionadora administrativa resulta compleja, no ya por su naturaleza común, sino porque se deriva de la proyección que haga el legislador de la política criminal en función de

³ VIDA Fernández José. Las Sanciones Administrativas (I): Concepto Y Elementos. Universidad Carlos III de Madrid. Pág. 4.

evolución de los valores y principios básicos que la sociedad considera merecedores de una especial protección jurídica. De este modo no existe una frontera inamovible sino que es frecuente la modificación de sus respectivos límites, con lo que determinadas conductas que habían sido consideradas infracciones administrativas pasan a constituir delitos o, a la inversa.

3.2. MARCO HISTÓRICO.

A lo largo de la historia, ya en el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. A pie o a lomo de llamas, sus mercaderías lograban llegar a su destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.

En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países. Con el crecimiento económico de los últimos años se espera que Brasil y Argentina alcancen en poco tiempo cotas de utilización de vehículos al mismo nivel que los países más desarrollados.

En general se utilizan cinco modos de transporte: acuático, por carretera, ferroviario y aéreo.

En que a para nuestra investigación se va investigar es el transporte por carretera o terrestre es por eso que la motocicleta como medio de transporte El transporte terrestre se desarrolló más despacio. Durante siglos los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos tirados por animales, raramente excedían de un promedio de 16 Km/h. El transporte terrestre mejoró poco hasta 1820, año en el que el ingeniero británico George Stephenson adaptó un motor de vapor a una locomotora e inició, entre Stockton y Darlington, en Inglaterra, el primer ferrocarril de vapor.

En América Latina, el caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses. Los mismos aprovecharon muchas veces las rutas construidas por los indígenas.

Pasados los años el hombre vio en la necesidad de transportarse el hombre individualmente y en 1818 Draisienne invento el antecedente de la bicicleta. Vehículo de dos ruedas, colocadas una delante de otra, con un asiento, manillar para conducir y pedales para propulsarlo. Además encontramos el monociclo y la motocicleta.

La historia de la motocicleta siempre estará vinculada con el desarrollo de las primeras bicicletas. La bicicleta ha sido la base para las primeras motocicletas y ayudó a darle forma a la historia de estas máquinas motorizadas.

El estadounidense Sylvester Howard Roper (1823-1896) inventó un motor de cilindros a vapor (accionado por carbón) en 1867. Ésta puede ser considerada la primera motocicleta, si se permite que la descripción de una motocicleta incluya un motor a vapor.

Wilhelm Maybach y Gottlieb Daimler construyeron una moto con cuadro y cuatro ruedas de madera y motor de combustión interna en 1885. Su velocidad era de 18 km/h y el motor desarrollaba 0,5 caballos.

Gottlieb Daimler usó un nuevo motor inventado por el ingeniero Nikolaus August Otto. Otto inventó el primer motor de combustión interna de cuatro tiempos en 1876. Lo llamó "Motor de Ciclo Otto" y, tan pronto como lo completó, Daimler (antiguo empleado de Otto) lo convirtió en una motocicleta que algunos historiadores consideran la primera de la historia. En 1894 Hildebrand y Wolfmüller presentan en Munich la primera motocicleta fabricada en serie y con claros fines comerciales. La Hildebrand y Wolfmüller se mantuvo en producción hasta 1897. Los hermanos rusos afincados en París Eugéne y Michel Werner montaron un motor en una bicicleta. El modelo inicial con el motor sobre la rueda delantera se comenzó a fabricar en 1897.

En 1902 se inventó el Scooter (proviene del inglés scooter), también conocido como auto sillón, por el francés Georges Gauthier. La escúter es una moto provista de un salpicadero de protección. Fue fabricada en 1914. Tuvo una gran popularidad, sobre todo entre los jóvenes. Incorpora dos ruedas de poco diámetro y un cuadro abierto que permite al conductor estar sentado en vez de a horcajadas. También tiene una carrocería que protege todos los mecanismos, y ofrece algún pequeño espacio de almacenaje de objetos pequeños y de una rueda de recambio. Son vehículos urbanos, aunque también se pueden hacer viajes largos. Lo que destaca en este tipo de motos es la comodidad del manejo y facilidad de conducción, y no el desarrollo de grandes velocidades.

En 1910 apareció el sidecar, un carro con una rueda lateral que se une a un lado de la motocicleta. Consta de un bastidor (de una sola rueda) y de una carrocería que protege al pasajero. La motocicleta que lo arrastra, se convierte en un vehículo de tres ruedas y su conducción se controla mediante el giro del manillar, al no poder ejecutarse la basculación. Ya había aparecido años antes, pero en bicicletas y con la proliferación de los vehículos llamados "utilitarios", además de la prohibición de su fabricación por los gobiernos recientemente, han desaparecido prácticamente de la circulación.

Después de volver de la Segunda Guerra Mundial (1945), los soldados estadounidenses parecían descontentos con las motocicletas que eran construidas por Harley-Davidson e Indian. Las motos que habían montado en Europa eran más ligeras y más divertidas de conducir. Estos veteranos comenzaron a andar con otros ex soldados para volver a vivir algo de la camaradería que habían sentido en el servicio. Estos grupos se dieron cuenta que sus motocicletas necesitaban los cambios que Harley no les proporcionaba. Así nació la Motocicleta Custom.

3.3. MARCO CONCEPTUAL.

ACCIDENTE.- Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas o del que resulta daño para las personas o cosas.

ACCIDENTE DE TRÁNSITO.- Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquélla transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos. Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores y el atropello por ellos de los peatones⁴.

AUTONOMÍA.- Potestad de que, dentro del Estado, pueden gozar municipios, provincias, regiones u otras entidades de él para regir intereses peculiares de su vida interior, mediante normas y órganos de gobierno propios. Se trata simplemente de una descentralización administrativa y política.

AUTONOMÍA MUNICIPAL.- es la potestad normativa, ejecutiva, administrativa y técnica en el ámbito de su jurisdicción y competencia territorial⁵.

ATROPELLO.- Acción por la cual un vehículo golpea o derriba a una persona o animal.

AUTOMOVIL.- Vehículo liviano destinado al transporte de un reducido número de personas.

BUS.- Vehículo automotor de mediana capacidad destinado especialmente para el transporte de pasajeros.

CALZADA.- Parte pavimentada o afirmada de la vía pública, comprendida entre los bordes del camino y aceras, destinada a la circulación de vehículos.

CIRCULACION.- Movimiento del tránsito por las vías urbanas y rurales.

COLISION.- Choque de dos o más vehículos.

CONDUCTOR.- Persona que conduce o guía un automotor.

⁴ Accidentes de tránsito en Bolivia: situación en el último O68d quinquenio / Ministerio de Salud y Deportes; Policía Nacional Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud. — La Paz: OPS/OMS, 2004. Pág. 90.

⁵ Conceptos Básicos y Constitución Política Del Estado, Unidad De Coordinación De La Asamblea Constituyente (UCAC), La Paz –Bolivia, Septiembre 2005, Pág. 13.

CONTRA VIA.- Circulación o estacionamiento en sentido contrario al permitido por las señales de Tránsito.

DERECHO ADMINISTRATIVO.- principios y normas de Derecho Público interno que regula la organización y la actividad de la administración pública,

DERECHO MUNICIPAL.- aquella rama del Derecho Público institucional, con acción pública, que estudia los problemas políticos, jurídicos y sociales del urbanismo.

CASCO.- Dispositivo que protege la cabeza del conductor y pasajero de impactos, ante caídas o golpes por efectos de accidentes de tránsito.

CIRCULACIÓN.- Movimiento que siguen las mercaderías, los valores, el dinero o la propiedad, mediante el intercambio. | Tránsito reglamentado u ordenado por las vías públicas.

GOBIERNO.- Acción y efecto de gobernar. | Origen y régimen para gobernar una nación, provincia, plaza, etc.

INFRACCIÓN.- Violación a las disposiciones contenidas en el presente reglamento a través de una acción u omisión, o ambas.

LICENCIA.- Documento público que se otorga a una persona para conducir un vehículo a motor, previo el cumplimiento de requisitos legales y reglamentarios.

MOTOCICLETA.- Vehículo a motor de dos ruedas sin estabilidad propia, o con dos ruedas delanteras y una posterior.

MUNICIPIO.- jurídicamente, una persona de Derecho Público, constituida por una comunidad humana, asentada en un territorio determinado, que administra sus propios y particulares intereses, y que depende siempre, en mayor o menor grado, de una entidad pública superior, el Estado provincial o nacional”

PEATÓN.- Todas las personas que transiten por las vías públicas, utilizando sus propios medios de locomoción ya sean naturales o auxiliados por aparatos o dispositivos para personas con discapacidad.

REGLAMENTO.- Conjunto de lineamientos y disposiciones que regulan y determinan el procedimiento aplicable derivado de una ley. Toda instrucción escrita destinada a regir una institución o a organizar un servicio o actividad. | La disposición metódica y de cierta amplitud que, sobre una materia, y a falta de ley o para completarla, dicta un poder administrativo.

SEGURIDAD.- Exención de peligro o daño. | Solidez. | Certeza plena. | Firme convicción. | Confianza. | Fianza. | Garantía. | Ofrecimiento de cumplir o hacer para determinado plazo. | Sistema de prevención racional y adecuada.

SEGURIDAD JURÍDICA.- Condición esencial para la vida y el desenvolvimiento de las naciones y de los individuos que las integran. Representa la garantía de la aplicación objetiva de la ley, de tal modo que los individuos saben en cada momento cuáles son sus derechos y sus obligaciones, sin que el capricho, la torpeza o la mala voluntad de los gobernantes pueda causarles perjuicio.

SEGURIDAD PERSONAL.- Convicción del respeto de uno mismo por los demás, mientras se ejerza el derecho y se cumpla el deber. | Garantía que el poder público ofrece a la ciudadanía en general y a cuantos residen en el territorio de su jurisdicción, de no ser ofendidos impunemente y de ser amparados en sus reclamaciones legales.

TRÁNSITO.- Acción o efecto de trasladarse de un lugar a otro haciendo uso de la vía pública.

VÍA PÚBLICA.- Toda superficie de uso público destinada para el tránsito de peatones y vehículos.

VIALIDAD.- Capacidad de aforo de tránsito vehicular y peatonal, de acceso libre, transitable.

VEHÍCULO.- Medio de transporte de motor o de propulsión humana o animal.

3.4. MARCO JURÍDICO.

En el presenta trabajo de investigación se utilizaran las siguientes normas jurídicas vigentes:

- Constitución política del Estado Plurinacional dispone :

Artículo 410.- Parágrafo II. La Constitución es la norma suprema del ordenamiento jurídico boliviano y goza de primacía frente a cualquier otra disposición normativa. La aplicación de las normas jurídicas se regirá de acuerdo a las competencias de las entidades territoriales.

Artículo 9.- El Estado, además de los que establece la Constitución y la ley, garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas, las naciones, los pueblos y las comunidades, y fomentar el respeto mutuo y el diálogo intracultural, intercultural y plurilingüe.

Artículo 272. La autonomía implica la elección directa de sus autoridades por las ciudadanas y los ciudadanos, la administración de sus recursos económicos, y el ejercicio de las facultades legislativa, reglamentaria, fiscalizadora y ejecutiva, por sus órganos del gobierno autónomo en el ámbito de su jurisdicción y competencias y atribuciones.

Artículo 283. El gobierno autónomo municipal está constituido por un Concejo Municipal con facultad deliberativa, fiscalizadora y legislativa municipal en el ámbito de sus competencias; y un órgano ejecutivo, presidido por un Alcalde.

Artículo 302. Numeral 18. Transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano.

Y demás artículos que se irán implementado a medida que se este realizando la investigación.

- Ley 2028 de municipalidades dispone :

La presente Ley tiene por objeto regular el régimen municipal establecido por de la Constitución Política del Estado.

Artículo 3º (Municipio, Municipalidad y Gobierno Municipal).

I. Municipio es la unidad territorial, política y administrativamente organizada, en la jurisdicción y con los habitantes de la Sección de Provincia, base del ordenamiento territorial del Estado unitario y democrático boliviano.

II. En el Municipio se expresa la diversidad étnica y cultural de la República.

III. La Municipalidad es la entidad autónoma de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio que representa institucionalmente al Municipio, forma parte del Estado y contribuye a la realización de sus fines.

IV. El gobierno y la administración del Municipio se ejerce por el Gobierno Municipal.

Artículo 4º. (Autonomía Municipal). I. La autonomía municipal consiste en la potestad normativa, fiscalizadora ejecutiva, administrativa y técnica ejercida por el Gobierno Municipal en el ámbito de su jurisdicción territorial y de las competencias establecidas por Ley.

II. La autonomía, municipal se ejerce a través de:

2. La facultad de generar, recaudar e invertir recursos;

3. La potestad de dictar Ordenanzas y Resoluciones determinando así las políticas y estrategias municipales;

4. La programación y ejecución de toda gestión jurídica, administrativa, técnica, económica, financiera, cultural y social;

5. La potestad coercitiva para exigir el cumplimiento de la presente Ley y de sus propias Ordenanzas y Resoluciones.

Artículo 8º. (Competencias). Las competencias del Gobierno Municipal para el cumplimiento de sus fines son las siguientes:

7. Organizar y reglamentar en coordinación con la Policía Nacional, el tránsito y vialidad de su jurisdicción, en cumplimiento de normas nacionales especiales e internacionales que sean aplicables; regular y registrar los vehículos en general y la emisión de placas de su jurisdicción;

Artículo 99º (Delimitación del Dominio Tributario). Para establecer la delimitación del dominio tributario correspondiente al gobierno central y a los gobiernos municipales se señalan los siguientes criterios:

1. Se reconoce a los gobiernos municipales, con carácter exclusivo, la facultad de cobrar y administrar impuestos a la propiedad inmueble, a los vehículos automotores, impuesto a la chicha con grado alcohólico, impuestos

a las transferencias municipales de inmuebles y vehículos, Tasas por servicios prestados y patentes.

- Ley Marco de Autonomías y de Descentralización dispone :

Artículo 9. (EJERCICIO DE LA AUTONOMÍA).

I. La autonomía se ejerce a través de:

3. La facultad legislativa, determinando así las políticas y estrategias de su gobierno autónomo.

Artículo 34. (GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL). El gobierno autónomo municipal está constituido por:

I. Un Concejo Municipal, con facultad deliberativa, fiscalizadora y legislativa en el ámbito de sus competencias. Está integrado por concejales y concejales electas y electos, según criterios de población, territorio y equidad, mediante sufragio universal, y representantes de naciones y pueblos indígena originario campesinos elegidas y elegidos mediante normas y procedimientos propios que no se hayan constituido en autonomía indígena originaria campesina, donde corresponda.

II. Un Órgano Ejecutivo, presidido por una Alcaldesa o un Alcalde e integrado además por autoridades encargadas de la administración, cuyo número y atribuciones serán establecidos en la carta orgánica o normativa municipal. La Alcaldesa o el Alcalde será elegida o elegido por sufragio universal en lista separada de las concejales o concejales por mayoría simple.

Artículo 96. (TRANSPORTES).

I. De acuerdo a la competencia exclusiva del Numeral 32, Parágrafo II del Artículo 298, de la Constitución Política del Estado el nivel central del Estado tiene las siguientes competencias exclusivas:

7. Ejercer competencias de control y fiscalización para los servicios de transportes de alcance interdepartamental e internacional.

- Ley general de Transporte dispone :

Artículo 27 (Función Normativa) Comprenderá la facultad exclusiva de dictar, en el ámbito y materia de su competencia, reglamentos, normas de carácter regulatorio, u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos, administradores de infraestructura y actividades reguladas. Las normas estarán enmarcadas en procedimientos administrativos a su cargo, infracciones y sanciones, resoluciones de controversias, procedimientos de participación de los usuarios en el proceso regulatorio. se le da una función normativa a través de la facultad de dictar normas en el ámbito y materia de su competencia, normas y reglamentos de carácter regulatorio.

- Código de Transito y su Reglamento dispone :

Ya que es la norma que regula el transito por las vías terrestres del país, abiertas a la circulación publica, se regirá por este código.

4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE LA MONOGRAFÍA.

¿Sera que con la correcta reglamentación al control de motocicletas se pueda regular su circulación dentro el municipio de Luribay?

5. LA DEFINICION DE OBJETIVOS:

5.1. OBJETIVO GENERAL.

Crear una norma de circulación de motocicletas, con el fin de plantear al gobierno autónomo municipal de Luribay, las herramientas jurídicas y técnicas para establecer medidas que permitan al mejoramiento de su circulación dentro el municipio, la protección de la vida del motociclista y la unificación de normativa relacionada con las motocicletas.

5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

Evaluar el comportamiento de los motociclistas y la normatividad que estos deben cumplir.

Describir la educación que deben tener los conductores de motocicletas, con el fin de asegurar la integridad física, patrimonial y vial, sometiéndolos a la norma jurídica.

Proponer una herramienta jurídica para que el organismos de transito locales, puedan diseñar la implementación de medidas para la circulación de motocicletas y sus acompañantes.

6. ESTRATEGIA METODOLÓGICA Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN MONOGRÁFICA.

6.1. MÉTODOS A UTILIZARSE EN LA MONOGRAFÍA.

6.1.1. MÉTODOS UNIVERSALES.

- Deductivo, para establecer relación desde lo general a lo particular.
- Inductivo, para establecer la relación desde lo particular a lo general. Establece la relación "...que conduce de lo particular a lo general, de los hechos a la causa y al descubrimiento de leyes..."⁶.

6.1.2. MÉTODOS ESPECÍFICOS DEL DERECHO.

- Teleológico, en razón de inferir el interés jurídico protegido.
- Dogmático, para una correcta aplicación de la norma.
- Jurídico, descubre los principios generales y las consecuencias de tales principios y su concordancia con la institución y las normas positiva, por lo que en la presente investigación nos da la posibilidad de "...interpretar, construir, sistematizar y comunicar el conocimiento jurídico..."⁷.

6.2. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA MONOGRAFÍA.

"Las técnicas de investigación se refieren a los diferentes tipos de actuación, pericia o habilidad del investigador... utilizando instrumentos sistemáticamente organizados y estructurados..."⁸.

La observación.- Como sujeto participativo en los niveles descriptivo, explicativo, documental e investigativo de campo. La observación es "...un

⁶ MOSTAJO M., Máx.; Seminario taller de grado; Pág. 18

⁷ Ibíd. Pág. 170

⁸ Ibíd. Pág. 53

proceso deliberado de percepción dirigida a obtener informaciones sobre objetos y fenómenos de la realidad jurídica...”⁹.

La Entrevista.- Para el caso de la metodología cualitativa nos ayudara a obtener las opiniones de los directos involucrados en la investigación. “...consistente en la conversación del entrevistador y entrevistada, para obtener información directa y personal cualitativamente...”¹⁰.

La Encuesta.- Para el caso de la metodología cuantitativa, se utilizara la técnica de la encuesta, utilizándose un cuestionario con preguntas abiertas y cerradas, “...es una técnica que persigue conocer la opinión, posición de un sector de la población que es objeto de observación o muestra, está basado en una batería de preguntas escritas ordenada, lógica y coherentemente...”¹¹.

Bibliográfica.- Para el registro de los libros, textos, Leyes, paginas web, etc. Que nos ayuden con este trabajo investigativo.

⁹ MOSTAJO M., Max; Seminario Taller de Grado; Pág. 57

¹⁰ *Ibíd.* 57

¹¹ *Ibíd.*

CAPÍTULO I

**MOTOCICLETAS,
MOTOCICLISTAS Y LA
NORMATIVIDAD QUE ESTOS
DEBEN CUMPLIR.**

1. EL MUNICIPIO DE LURIBAY.

1.1. DATOS GENERALES.

1.1.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL MUNICIPIO DE LURIBAY.

La Sección Municipal de Luribay, perteneciente a la Provincia Loayza, esta situada al sur del departamento de La Paz, “Estado Plurinacional de Bolivia” geográficamente esta localizado a 17° 03’ 48” latitud Sur y 64° 39’ 37” de longitud este del meridiano de Greenwich.

1.1.2. EXTENSIÓN.

Según datos oficiales del Instituto Geográfico Militar, la Sección Municipal de Luribay, tiene una extensión Territorial de 475 kilómetros cuadrados.

1.1.3. BASE LEGAL DE CREACIÓN.

La Provincia Loayza fue creada mediante Decreto Supremo de 29 de mayo de 1899 en la presidencia de Manuel Isidoro Belzu, con su capital Luribay que hoy es la Primera Sección Posteriormente es ratificada en la Convención Nacional mediante Ley de 16 de enero de 1900.

1.1.4. LÍMITES TERRITORIALES.

- Al norte: Municipios de Cairoma y Sapahaqui
- Al Sur: Municipios de Sica Sica (Prov. Aroma)
- Al Este: Municipios de Sapahaqui y Patacamaya (Prov. Aroma)
- Al Oeste: Municipios de Cairoma Malla y Yaco.

1.1.5. DIVISIÓN POLÍTICO ADMINISTRATIVA.

De acuerdo con el Art. 269 de la Nueva Constitución Política del Estado establece que Bolivia se organiza territorialmente en Departamentos, Provincias, Municipios y Territorios Indígena Originario Campesinos.

La División Política Administrativa de la Sección Municipal esta conformada por 6 cantones, 16 subcentrales y 81 comunidades.

1.1.6. CANTONES Y SU BASE LEGAL DE CREACIÓN.

Base legal de creación de cantones de Luribay que está conformada por 6 cantones.

CANTÓN	BASE LEGAL	FECHA	PRESIDENCIA
LURIBAY	Decreto Supremo Ley 16/01/1900	29-Mayo-1899	José Manuel Pando
POROMA	Ley N° 1502	25-October-1993	Gonzalo Sánchez de Lozada
TAUCARASI	Ley N° 811	04-Marzo-1986	Víctor Paz Estensoro
PORVENIR			
ANCHALLANI	Ley N° 1261	10-Septiembre-1991	Jaime Paz Zamora
COLLIRI	Ley N° 1041	08-12-1988	Víctor Paz Estensoro

1.1.7. CANTONES, SUBCENTRALES Y COMUNIDADES.

Luribay según la información recogida de la Central Agraria de comunidades cuenta con 81 comunidades 16 Subcentrales y 6 cantones.

CANTONES	N°	SUBCENTRALES	COMUNIDADES
ANCHALLANI	1	ANCHALLANI	1.- Anchallani, 2.-Sanucachi, 3.- Thumy, 4.- Queroma, 5.-Ticoma, 6.-Cochini, 7.- Totora.
COLLIRI	2	COLLIRI	1.-Colliri, 2.-Cupi, 3.-Huichuraya, 4.-Okollani, 5.- Suqui.
POROMA	3	CONDADO	1.-Chuquipampa, 2.-Capinota, 3.- Poroma, 4.- Ajata, 5.- Condado.
TAUCARASI	4	RANCHO GRANDE	1.- Altos Uyo, 2.- Rancho Grande, 3.-Ancharati, 4.- Chapichapini.
	5	TAUCARASI	1.- Mojon, 2.- Peña Taucarasi, 3.- RinconUyupampa, 4.-Uyupampa, 5.-Taucarasi, 6.- Llapallapani.
	6	CARAYAPU	1.- Carayapu Alto, 2.-Carayapu ,3.-Mulincati, 4.- Villa Florida, 5.- Pucuma.
L U R I B A Y	7	CACHUALLA	1.- Cachualla Alta, 2.- Cachualla, 3.- Collpani, 4.-

		Pinani.
	8	HUANCANE 1.-Huancane, 2.- Villa Huancane, 3.- Alto Collpani.
	9	CUTTY 1.- Cutty Rincon, 2.- Cutty Pampa, 3.- Molino Pata, 4.-Callaviri, 5.- Bambaru, 6.- Catavi.
	10	ACHOCARA 1.- Peña Colorada, 2.- Calvario Miraflores, 3.- Pueblo Luribay, 4.- San Pedro, 5.- Achocara Alta, 6.- Achocara Baja.
	11	ANQUIOMA 1.- Samaca, 2.- Anquioma Alta, 3.- Anquioma Baja, 4.- Bravillo, 5.-Lacayani, 6.-Sirahaqui.
	12	AZAMBO 1.- Palca Ancoaqui, 2.-Azambo, 3.-Ancocora, 4.- Choqueza, 5.-Huallcota, 6.- Chincha.
	13	VILACORA 1.- Vilacora, 2.- Bravo, 3.- Bravo Alto, 4.- Bravo Salviani, 5.- Alto Rosario.
PORVENIR	14	PORVENIR 1.- Cotaña, 2.- Porvenir, 3.- Villa Porvenir Alta, 4.- Villa San Juan, 5.-Oquepampa.
	15	CHIRIMAYA 1.-Chirimaya, 2.- Matara, 3.- Villa granada, 4.- Tamaza
	16	MURMUNTANI 1.- Cala Cala, 2.- Murmuntani Alto, 3.- Murmuntani Baja, 4.- Luquiri.
6 - CANTONES	16 SUBCENTRALES	81 COMUNIDADES

1.1.8. POBLACIÓN.

La Población total del Municipio de Luribay según datos del Censo Nacional de Población y Vivienda realizados en la gestión 2001 alcanza a 10.394 habitantes para la distribución de recursos de coparticipación, HIPIC II e IDH, por lo que el municipio viene encarando el proceso legal limítrofe.

CANTONES	No. de Comunidad	Hombres	Mujeres	Nº de Habitantes
LURIBAY	35	2.282	2.118	4.400
POROMA	5	410	400	810
TAUCARASI	15	556	529	1.085
ANCHALLANI	6	786	799	1.585

COLLIRI	6	521	565	1.086
PORVENIR	14	731	697	1.428
TOTAL	81	5.286	5.108	1.0394

POBLACION POR SEXO Y AREA SEGÚN DEPARTAMENTO, PROVINCIA Y MUNICIPIO, CENSO 2001

DATOS DEL MUNICIPIO DE LURIBAY	
POBLACIÓN HOMBRES:	4,591
POBLACIÓN MUJERES:	4,413
POBLACIÓN TOTAL:	9,004
ÁREA URBANA :	
ÁREA RURAL :	9,004
:: TASA ANUAL DE CRECIMIENTO INTERCENSAL 1992 - 2001 (%) :	-0.17
:: HOGARES PARTICULARES :	2,572
:: TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR PARTICULAR :	3.46
Fuente: www.ine.gov.bo	

1.2. RELATOS DE UN VISITANTE.

El municipio de Luribay lugar exótico de hermosos paisajes y un clima reconfortante, de una población amistosa y hospitalaria, famosa por la variedad de frutas que se produce en esta, tal es así que es considerada como la Capital de la uva y del durazno, hechos que hacen que varios turistas y personas nacionales vengan a disfrutar de este paraíso, tal cual se relata en el siguiente reportaje:

“Un antojo de duraznos frescos fue el detonante para embarcar a mi esposa, mis hijos y una amiga de la familia en el viaje de tres horas y media al valle interandino de Luribay, ubicados a 100 kilómetros al sur de La Paz, que con

tanta curva y contra curva se convierten en 180 kilómetros por carretera y trocha – casi exactos 100 y 80 respectivamente.

El primer tramo es sobre la conocida y peligrosa carretera La Paz – Oruro, o ruta 1, en la que felizmente se están iniciando – por fin – las obras para ampliar la pista de dos a cuatro carriles. Entre tanto se concluya esta obra en unos dos o tres años, sigue siendo muy válida la advertencia de que los rebases deben ser tomados con extremo cuidado y solamente en lugares con amplia visibilidad.

En este primer tramo, el carro, para los que no lo saben todavía un Subaru Forester 2.0 del año 2008, tuvo un comportamiento excelente. A pesar de no ser un vehículo tremendamente poderoso ni deportivo, y de que la carretera en cuestión varía sobre altitudes de entre 3.800 y 4.100 mts, la recuperación en velocidad y la agilidad son excelentes, permitiendo rebases rápidos y limpios sin generar riesgos innecesarios en ningún momento.

Pasando la ciudad de Patacamaya, verdadero centro logístico y de transporte pesado del occidente boliviano por ser la encrucijada entre esta carretera, la principal vía de conexión con Chile y los puertos de Arica e Iquique, y varios desvíos a los valles interandinos, tomamos la variante hacia Luribay, que consiste en 80 kilómetros de trocha, que pudiera dividirse en tres segmentos para mejor ilustración.

El primero, sobre el Altiplano, es una franja recta de tierra arcillosa y gravilla suelta de unos 10 km de largo, en los que si bien se puede desarrollar una velocidad relativamente alta, se debe calcular al menos el doble de distancia que sobre asfalto para frenar o tomar las curvas que son muy ligeras pero traicioneras. Cualquier movimiento brusco acá en el freno o el volante es garantía de pérdida de control del carro, aún en uno con tracción a las cuatro ruedas. Debe tomarse en cuenta también acá la distribución del peso en el vehículo para poder predecir su reacción ante pequeñas correcciones en el rumbo.

El segundo segmento consiste en un ascenso importante a la fila de cerros que separa el Altiplano del valle. Si bien el todo camino está bien cuidado y se nota que pasan una moto conformadora por él con cierta frecuencia, la gravilla suelta y el polvo pueden dificultar un poco el ascenso. Todo el segmento consiste en curvas y contra curvas que si bien el carro devoró sin problemas – teniendo cuidado de anunciar nuestra presencia con un largo bocinazo en las curvas donde se pierde la visibilidad – requieren mucha atención por la posibilidad de encontrarse con sorpresas al otro lado (animales, piedras grandes, o eventualmente un vehículo parado a la orilla). Al igual que el primer segmento, deben evitarse los movimientos bruscos pues el auto no reaccionará de manera predecible.

Este segmento concluye al llegar al poblado de Totora, pueblito muy pintoresco aunque casi abandonado por sus pobladores. A partir de este punto, comienza el segmento más complicado y en el que por primera vez hemos tenido algunas dificultades con el auto que, con algunos trucos útiles, pudimos sortear sin novedad aunque con algo de sufrimiento.

En efecto, entre Totora y la llegada al fondo del valle hay 37 kilómetros de un descenso pronunciado, esto es de unos 4.700 msnm a aproximadamente 2.600, lleno de curvas cerradas y sobre superficies que varían entre arcillosas y arenosas, lisas y con gravilla suelta, que son una verdadera prueba tanto para el vehículo como para el conductor. En esta parte hay que tener especial cuidado de no recalentar los frenos, utilizando por supuesto la compresión del motor para controlar la velocidad. No obstante, los frenos calentarán inevitablemente. El truco es, por tanto, saber qué hacer en ese caso.

Primero, es importante tomar las curvas de tal forma que se exija menos reducción de velocidad, “cortar” las curvas como se dice en lenguaje coloquial. Esto es, tomar la curva lo más abierto posible, teniendo cuidado de combinar la reducción de la marcha y el frenado en un arco dirigido hacia el punto interno de la mitad de la curva, y soltar, incluso acelerar un poco si se

necesita compensar la distribución de pesos (si el auto quiere subvirar) al pasar de ese punto. Si existe coleteo, lo más importante es no reaccionar de manera violenta, contrariamente a lo que los reflejos instintivos pedirán hacer. Simplemente hay que corregir suavemente la dirección hacia donde se tiene que ir, reducir y dejar que el auto retome el equilibrio.

Si es necesario, sea por el cansancio en los brazos o por que los frenos calentaron, tómese un descanso, es mejor llegar tarde que no llegar.

Una vez llegado al valle, hay una entrada a Luribay muy cortita y agradable, que mezclada con el alivio de haber llegado sanos y salvos permite relajarse y comenzar a disfrutar el paseo. Por desgracia, septiembre no es temporada de duraznos, ni de uvas por cierto. Felizmente, el antojo de duraznos era solamente una excusa.”¹².

2. LOS MEDIOS DE TRANSPORTE.

Desde el primer momento de su existencia, el hombre se mueve, anda y desplaza, quiere ir cada vez más lejos, y para satisfacer sus propósitos, indudablemente tiene que inventar.

Así es como la evolución del hombre hizo que no se conformara con los transportes terrestres, pues quería cruzar los mares, de manera que también inventó los transportes marítimos para navegar por las aguas. Pero con el paso del tiempo, necesitó inventar un medio más veloz, que surcara tierra y agua. Además desde la antigüedad hubo un afán de imitar a las aves en su desplazamiento. Y allí no se detuvo su afán de explorar, pronto se logran naves y cohetes para recorrer el espacio, y viajar hacia el satélite de la Tierra y hacia planetas distantes.

El hombre es un ser de curiosidad insaciable que lo largo de su existencia no ha descansado hasta lograr el dominio del medio que le rodea. De moverse con sus propios pies llegó a surcar los mares y el cielo recorriendo distancias que alguna vez fueron inimaginables.

¹² <http://estebanoncars.blogspot.com/2010/09/reporte-de-viaje-la-paz-luribay.html>.

Esta evolución de descubrimientos e inventos fue en realidad muy lenta, ya que no debemos de olvidar que nuestros orígenes (la prehistoria) es el período más largo de nuestra historia, colmado de penurias y en el cual los inventos se sucedían de forma muy casual.

Pero en nuestros días, sobre todo desde la Revolución Industrial nuestra sociedad ha evolucionado tan rápido y tan notablemente que hoy en día podemos llegar allí donde queramos. ¡Incluso a la luna hemos llegado!

Los medios de transporte son un punto fundamental de nuestra historia y gracias a ellos nuestra comodidad y nuestra calidad de vida han incrementado infinitamente¹³.

2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

El inicio del transporte se dio cuando nuestros antecesores descendieron de los arboles e inician su vida nómada. El hombre empieza inmediatamente a desplazarse, sea para comer, para luchar o por mera curiosidad, por lo que se ve obligadamente a valerse de algún medio de locomoción.

Los primeros vehículos eran trineos de madera, y deben haber sido utilizados por tribus de todo el mundo. Para transportar cargas pesadas se usaban troncos a modo de rodillos; finalmente lo construyeron de una sola pieza, al unir los troncos con maderas transversales y atar todo el conjunto con tiras de cuero.

Posteriormente se produjo el invento de la rueda, uno de los más maravillosos de la historia. A partir de este invento, se desarrollaron todo tipo de transportes terrestres unos más aceptados y usados por la gente, aunque se han inventado numerosos elementos de diferentes formas y de acuerdo con las ideas de sus constructores.

Ya en el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. A pie o a lomo de llamas, sus mercaderías lograban llegar a su destino. A veces a

¹³ <http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com>.

través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.

2.2. DEFINICIÓN.

En un sentido genérico representa el hecho de llevar un objeto, o una persona, de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción¹⁴.

Los medios de transporte son considerados como una medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro, acción que estos sean indispensables para el desarrollo económico y cultural de los pueblos y de las naciones.

2.3. CLASES DE MEDIOS TRANSPORTE.

En general los medios de transporte se clasifican en: Transporte marítimo, Transporte aéreo y Transporte terrestre:

2.3.1. TRANSPORTE MARÍTIMO.

El uso del transporte marítimo se remonta a los principios de la historia (prehistoria) por la necesidad que tenía la población de concentrarse en las orillas de ríos y en las costas marítimas¹⁵.

A La llegada de los europeos: españoles y portugueses, en casi toda América se produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era más eficiente y rápido para puertos naturales y para los lugares en los que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

El Transporte marítimo es el que se efectúa en los buques o barcos de toda clase, que ofrece dos modalidades: el de personas o contrato de pasaje y el de mercaderías o bien contrato de fletamento¹⁶.

Entre los principales medios de transporte marítimos tenemos: las balsas, los barcos, los yates y los motoSkis.

2.3.2. TRANSPORTE AEREO.

¹⁴ OSSORIO, Manuel; Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales; Editorial Heliasta; 1ª Edición Electrónica - Realizada por Datascan, S.A. Pagina 961

¹⁵ <http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com>.

¹⁶ OSSORIO, Manuel; Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales; Editorial Heliasta; 1ª Edición Electrónica - Realizada por Datascan, S.A. Pagina 961.

El sueño de todo ser humano en cualquier época ha sido el de volar, con una visión envidiosa ante el vuelo de los pájaros, trasladarse, ver otros lugares desde la perspectiva del espacio.

Hacia el siglo V de nuestra era se diseñó el primer aparato volador: la cometa. En el siglo XIII el inglés Roger Bacon tras años de estudio, llegó a la conclusión que el aire podría soportar un objeto de la misma manera que el agua soporta un barco¹⁷.

El transporte aéreo es la forma de transporte moderno que más rápidamente se desarrolló. Aunque los pioneros de la aviación en Estados Unidos, Orville y Wilbur Wright hicieron el primer vuelo en el aparato más pesado que el aire en Kitty Hawk, Carolina del Norte, el año 1903, no fue hasta después de la I Guerra Mundial cuando el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países.

El Transporte aéreo es la conducción de personas o cosas por medio de una aeronave. Se inspira, por la analogía entre naves y aeronaves, en el milenar transporte marítimo, pero con variantes de trascendencia, como resultado de su peculiaridad: la velocidad y alcance, la facilidad para cruzar fronteras sin ser detenido, pero con respeto de las zonas de vuelo prohibido¹⁸.

Entre los principales medios de transporte aéreos tenemos: los globos aerostáticos, los aviones, y los helicópteros.

2.3.3. TRANSPORTE TERRESTRE.

En la prehistoria especialmente en el neolítico apareció la rueda, uno de los inventos más maravillosos de la historia que facilitaba el transporte de materiales pesados y con ella se inició el desarrollo de todo tipo de transportes terrestres.

En su forma más simple la rueda, era un disco sólido de madera fijado a un eje redondo de madera, luego se eliminaron secciones del disco para reducir

¹⁷ <http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com>.

¹⁸ OSSORIO, Manuel; Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales; Editorial Heliasta; 1ª Edición Electrónica - Realizada por Datascan, S.A. Pagina 961

el peso y empezaron a emplearse los radios. La rueda ha sufrido numerosas mutaciones a través de los tiempos hasta alcanzar la perfección. La rueda permitió la evolución de los medios de transporte terrestres y la llegada del hombre a lugares lejanos en cada vez menos tiempo¹⁹.

En América Latina, el caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses. Los mismos aprovecharon muchas veces las rutas construidas por los indígenas. En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países.

El Transporte terrestre es La conducción de personas o mercaderías de un punto a otro por vías terrestres, entendiendo por ellas, negativamente, las que no sean marítimas ni fluviales ni aéreas. El transporte lo puede efectuar una persona, un animal o un vehículo²⁰.

Entre los principales medios de transporte terrestre tenemos: los animales (caballos, burros, mulas), las bicicletas, las motocicletas, los automóviles, y los trenes²¹.

2.3.3.1. DIVISIÓN TERRESTRE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL NACIONAL.

La infraestructura vial nacional de acuerdo con la Ley N° 165 de 16 de Agosto de 2011 Ley General de Transportes en su artículo 192 establece que las carreteras se clasifican en:

- a) Carreteras de la Red Fundamental.
- b) Carreteras de la Red Departamental.
- c) Carreteras de la Red Municipal.
- d) Carreteras de la Red Vecinal y Comunes.

¹⁹ <http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com>.

²⁰ OSSORIO, Manuel; Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales; Editorial Heliasta; 1ª Edición Electrónica - Realizada por Datascan, S.A. Pagina 961

²¹ <http://www.la-razon.com>.

3. PARQUE AUTOMOTOR DE BOLIVIA.

Las calles de las ciudades de Bolivia se complican cada vez más, el parque automotor se ha incrementado en los últimos años, de tal modo que ya nadie puede negar una nueva realidad: En las ciudades los vehículos han desplazado a la gente.

La gran cantidad de vehículos automotores, se ha generado como consecuencia lógica de las políticas nacionales de importación de los autos usados y subvención de los combustibles. Además de la ausencia de políticas claras sobre planificación y ordenamiento vial.

Una ciudad con tráfico desordenado, donde el servicio público circula casi de manera arbitraria, está expuesta a accidentes y a situaciones que ponen en riesgo a las personas.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OPS), a nivel mundial cada año mueren alrededor de 1.2 millones de personas en las autopistas y carreteras y 50 millones más se lesionan o quedan discapacitadas. Las estadísticas internacionales reflejan que las causales de accidentes de tránsito divididas en tres factores básicos de accidentología arrojan los siguientes porcentajes:

1. Las que tienen origen en las fallas atribuibles al factor humano, entre el 70% y el 75%.
2. Las originadas en fallas de la vía pública o fenómenos ambientales, entre un 5 o un 7%.
3. Las que se deben a defectos del vehículo, de un 22 a 25%.

La primera de las causas señaladas puede ser superada mediante la educación vial, la formación de conductores, y el control en la vía pública.

La siguiente puede ser eliminada con mayor inversión en infraestructura que mejore los diseños y en mantenimiento vial.

Con referencia a la tercera, la única solución es institucionalizar un servicio de revisión técnica de vehículos de carácter obligatorio, para todo el parque automotor. Es no es una idea nueva, Bolivia hace años cuenta con un

sistema de inspección técnica. Lamentablemente las mismas no incluyen control de emisiones vehiculares y carecen de efectividad, al ser realizadas de manera superficial (visual) y bajo condiciones técnicas inadecuadas. Frente al notable crecimiento de los accidentes de tránsito en el país, esta situación no puede seguir siendo tolerada; se debe tomar precauciones y pensar en un nuevo sistema. Un sistema que funcione y cumpla los objetivos²².

3.1. PARQUE AUTOMOTOR DE BOLIVIA PARA EL 2010.

El parque automotor de Bolivia para el 2010 alcanzó a 905.870 vehículos. En el año 2009, el parque automotor boliviano estuvo compuesto por 905.870 vehículos, cantidad superior en 7,48% a la registrada el año 2008, cuando alcanzó a 842.857 vehículos. El Servicio Particular del parque automotor boliviano fue el más importante debido a que el año 2009 estuvo constituido por 807.268 vehículos. Por su parte, el Servicio Público, el segundo en importancia, contaba con 85.462 unidades, en tanto que el Servicio Oficial/Diplomático registró 13.140 vehículos.

El año 2009, la vagoneta se constituyó en la clase de vehículo más importante, debido a que se registraron 334.454. Le siguieron, en importancia, el automóvil con 197.691 unidades, camioneta 91.672 y camión 89.026. Respecto a la variación entre los años 2008 y 2009, según clase de vehículo, el número de vagonetas se incrementó en 7,66%, de 310.669 a 334.454 vehículos; automóviles en 4,32%, de 189.513 a 197.691; camionetas 7,24%, de 85.485 a 91.672 y camiones 5,54%, de 84.352 a 89.026 vehículos²³.

Cuadro N° 2
BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, POR CLASE DE VEHICULO, 2008 - 2009
(En número de vehículos)

CLASE DE VEHICULO	2008		2009		VARIACION PORCENTUAL
	Cantidad	Participación porcentual	Cantidad	Participación porcentual	
TOTAL	842.857	100,00	905.870	100,00	1,48
Automóvil	189.513	22,48	197.691	21,82	4,32
Camión	84.352	10,01	89.026	9,83	5,54
Camioneta	85.485	10,14	91.672	10,12	7,24
Furgón	1.417	0,17	1.612	0,18	13,75
Jeep	40.564	4,81	47.330	5,23	16,56
Motocicla	18.282	2,17	18.533	2,05	1,37
Motocicla	48.180	5,72	51.712	5,71	7,36
Moto	44.983	5,34	47.006	5,20	5,74
Ovechivo	6.547	0,78	6.891	0,76	4,78
Quadro Truck	334	0,04	330	0,04	-0,29
Taxi	41	0,01	42	0,01	2,44
Taxi-Camión	6.038	0,71	6.706	0,74	11,05
Taxi-Camión	0	0,00	10	0,00	6,00
Vagoneta	310.669	36,86	334.454	36,92	7,66

Fuente: REGISTRO ÚNICO PARA LA ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA MUNICIPAL, INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

²² Boletín Aire Limpio N° 14 enero – abril 2011.

²³ Actualidad Estadística elaborada por el Instituto Nacional de Estadística (INE) con información proporcionada por el Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT).

3.2. PARQUE AUTOMOTOR DE BOLIVIA PARA EL 2011.

De acuerdo con la base de datos del RUAT, el 80% del parque automotor se concentra en tres departamentos. A nivel nacional, el parque automotor, hasta el 21 de junio del 2011, llegó a 986.307 vehículos de los que el 31% transita en Santa Cruz, el 26% en La Paz y el 23% en Cochabamba.

La directora ejecutiva del RUAT, Nancy Bolaños Moya informó a La Razón que la cifra total de los automotores, de diciembre del 2010 (961.228) al 21 de junio de este año, creció en 25.079 unidades.

Explicó que desde el 2005 ha crecido el parque automotor debido “a la existencia de una norma legal que permitía la transformación de vehículos automotores en las zonas francas industriales para posteriormente ingresar al país”.

Indicó que desde la aprobación del Decreto Supremo 29836, que prohíbe la internación de coches con una antigüedad mayor a cinco años, disminuyó la cantidad de motorizados importados. Por ello, dijo, el registro de vehículos fue menor que en años anteriores.

A dicha cantidad se suma el registro de motorizados indocumentados que alcanzó a 70.248 hasta el lunes, según el reporte de la Aduana. Esta cifra ya superó la meta prevista en la Ley de Saneamiento Legal de Vehículos, que preveía la inscripción de 10.000 carros. El eje troncal tiene el mayor número de inscritos. Cochabamba con 19.988, Santa Cruz con 18.111 y La Paz con 12.057 vehículos.

Ocho de cada 10 vehículos, es decir el 80% del parque automotor de Bolivia, circulan en los tres departamentos del eje troncal del país, según datos del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)²⁴.

3.2.1. PROGRAMA DE SANEAMIENTO LEGAL DE VEHÍCULOS.

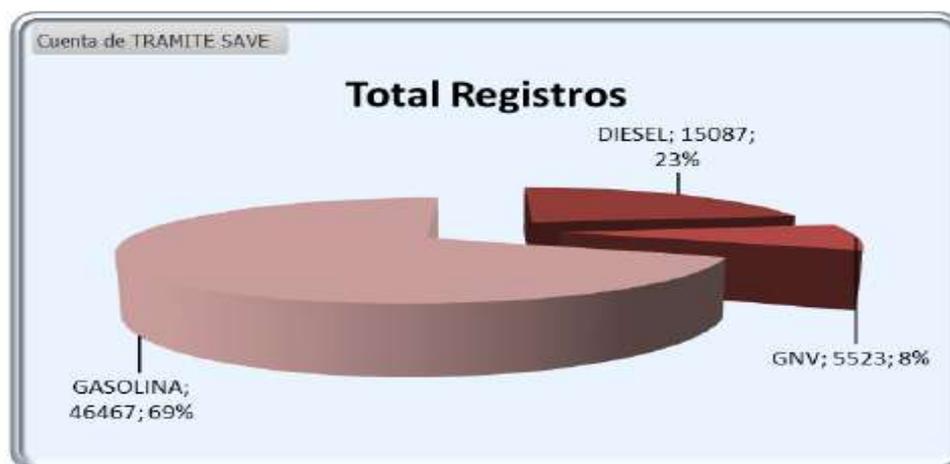
²⁴ <http://www.la-razon.com>.

El 2 de junio de 2011, se promulga la Ley N° 133, cuyo objetivo, según se expresa en su primer artículo, es: “Establecer por única vez un programa de saneamiento legal de los vehículos automotores a gasolina, gas natural vehicular (GNV) y diesel, así como de mercancías consistentes en tractores, maquinaria agrícola, remolques y semirremolques, indocumentados que al momento de la publicación de la presente Ley se encuentre en el territorio aduanero nacional y de aquellos que estén en depósitos aduaneros y zonas francas nacionales...”.

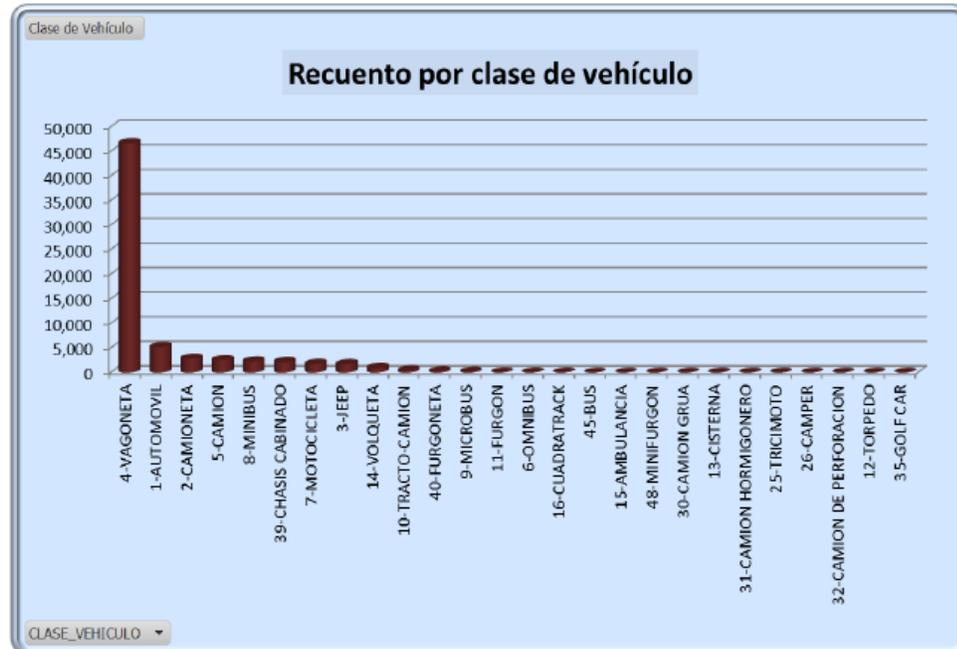
La aplicación de esta norma abarca el periodo comprendido entre el 2 de junio y el 7 de noviembre de 2011, plazo en el cual se realiza inicialmente la etapa de registro de vehículos indocumentados (15 días hábiles) y posteriormente su nacionalización (90 días hábiles).

3.2.2. DATOS ESTADÍSTICOS.

El siguiente cuadro nos muestra el recuento de registros para el total de vehículos, discriminados según el combustible utilizado, de donde se colige que el 69% de los vehículos registrados utilizan gasolina, 23% diesel y 8% GNV:



Realizando el recuento de los vehículos según su clase, se tiene:



Mientras que las vagonetas, automóviles, camionetas y jeeps representan un 84.09% de los vehículos saneados, *las motocicletas solo representan un 2.61%*²⁵.

4. LEGISLACIÓN VIGENTE QUE REGULA EL TRÁNSITO VEHICULAR EN BOLIVIA.

4.1. NORMAS QUE REGULAN EL TRÁNSITO VEHICULAR.

Entre las normas vigentes de que regular el tránsito vehicular en todo el territorio nacional tenemos:

-Ley N° 165 de 16 de Agosto de 2011, Ley General de Transporte.- Tiene por objeto establecer lineamientos normativos, generales, técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, en todas sus modalidades.

²⁵ www.aduana.gob.bo - Febrero de 2012 - Análisis Estadístico del Programa de Saneamiento Legal de Vehículos 2011 Base de datos de los vehículos saneados según la Ley N° 133 Yuri Roberto Zamorano Braun

-Decreto Ley No. 10.135, del 16 de febrero de 1973, Código Nacional de Tránsito.- Tiene por objeto regular el tránsito por las vías terrestres de todo el territorio nacional.

-Resolución Suprema No. 187.444 del 8 de junio de 1978, Reglamento del Código General del Tránsito.- Tiene por objeto regular el tránsito de las personas por las vías terrestres, sea como peatones o conductores de vehículos motorizados.

4.1.1. PROGRAMAS DE PREVENCIÓN.

El art. 434 del Reglamento establece la inclusión de la asignatura de tránsito en los planes oficiales de enseñanza de los niveles básicos e intermedios. Dichos programas deberán ser elaborados por la Dirección General de Tránsito y aprobados por el Ministerio de Educación y Cultura.

4.1.2. MEDIDAS DE SEGURIDAD.

El Código de Tránsito se divide en capítulos que se refieren a vías públicas, vehículos, circulación de vehículos, motocicletas, motonetas y bicicletas. Establece normas sobre adelantamientos, señales de circulación, giros, prioridades, maniobras prohibidas, cruces, uso de luces y bocina, reglas de circulación del transporte público y distancias entre vehículos. Dispone inspecciones, fija velocidades y establece normas de estacionamiento, paradas, señales de tránsito, pasajeros, carga, conductores, requisitos para conducir, derechos y deberes del conductor, servicios públicos y lo relativo a placas de identificación de vehículos.

El Capítulo XI del Reglamento detalla normas aplicables a los peatones. En relación con las motonetas, prescribe el uso obligatorio de casco y de un dispositivo protector de los ojos. No exige el uso de casco o material reflectante en las bicicletas. Con respecto a las inspecciones, el Reglamento (Capítulo VI) dispone que las mismas sean periódicas y que se tenga especial cuidado en la revisión de los frenos, dirección y luces. El Título III del Reglamento se refiere a los requisitos para obtener licencia de conducir en sus distintas categorías. Para conducir automóviles o vehículos

particulares es necesario tener 18 años, presentar certificados médicos que acrediten buenas condiciones de salud y visión normal, ambos otorgados por médicos de la Dirección General de Tránsito. También se debe remitir un certificado de buena conducta y haber cumplido con el ciclo intermedio de educación. Los conductores profesionales, además de cumplir con los requisitos anteriores deben ser mayores de 21 años. El Capítulo III del mencionado Título reglamenta lo relativo a tribunales examinadores para quienes soliciten licencias. Al respecto, se requiere que los motociclistas y ciclistas aprueben un examen teórico y práctico de manejo, y un examen psicotécnico.

El Reglamento regula además lo relativo a los servicios públicos, las autoridades de tránsito, registro de vehículos, faltas, sanciones y normas para aplicar las sanciones. El art. 387 del Reglamento dispone que todo accidente o infracción debe registrarse en la ficha de cada conductor en el Departamento Nacional de Brevets de La Paz, quedando obligadas las jefaturas departamentales de tránsito a elevar el correspondiente parte. El Reglamento regula también la habilitación y funcionamiento de las escuelas de conducción. Ni el Código de Tránsito ni el Reglamento hacen referencia al uso del cinturón de seguridad, al transporte de menores y al uso de teléfonos celulares mientras se conduce.

4.1.3. ALCOHOL Y OTRAS SUSTANCIAS.

El art. 380 establece infracciones y sanciones y dispone multas, y en caso de reincidencia, inhabilitación o suspensión definitiva a quienes conduzcan vehículos en estado de embriaguez ocasional, por haber ingerido bebidas alcohólicas o bajo efecto de drogas, narcóticos u otros alucinógenos. Si a consecuencia del estado de embriaguez se causara la muerte o lesiones graves a una persona, procede la suspensión definitiva del conductor responsable (inciso 3). Se fija también multa a los peatones que circulen en la vía pública en manifiesto estado de embriaguez (inciso 18).

4.1.4. SEGURO OBLIGATORIO.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) fue creado por la Ley No. 1.883 de Seguros de 1998, reglamentada por el Decreto No. 25.785 de 2000.²⁶

El SOAT es un seguro de Accidentes de Tránsito que todo propietario de vehículo motorizado, público y/o privado, debe adquirir con carácter obligatorio, para poder transitar por vías públicas del territorio nacional.

Está concebido con un profundo contenido social, porque garantiza la atención médica de heridos en accidentes de tránsito y evita que los familiares de las víctimas fatales queden en absoluto desamparo. Por lo tanto es un seguro social y obligatorio que protege a los ciudadanos en el territorio boliviano.

Coberturas: El SOAT permite contar con las siguientes coberturas:

Indemnización por Gastos Médicos.

Indemnización por Fallecimiento.

Indemnización por Invalidez Total Permanente.

Beneficios: Durante las gestiones obligatorias del SOAT 2001 a 2011, se han beneficiado con la cobertura que brinda el SOAT 152.854 accidentados de tránsito, erogando las entidades aseguradoras 81.605.300 dólares estadounidenses por este concepto (sin pendientes por pagar e incluyendo FISO).

Del total de siniestros pagados en la gestión 2011, las compañías han destinado el 65.6% a la cobertura de gastos médicos, el 34.3% a gastos de Fallecimiento y el 0,1% a la cobertura de Incapacidad Total Permanente.

Capital Asegurado: El SOAT cubre Hasta 2,300 DEG (Derechos Especiales de Giro) por persona.

Elementos Especiales: El SOAT cuenta con las siguientes características especiales, las cuales benefician a todos los afectados:

Sin límite en el número de eventos. (Accidentes)

²⁶ Organización Panamericana de la Salud - Lesiones no intencionales. Legislación de América Latina sobre programas - preventivos y responsabilidades. Colisión y atropello por vehículos, caídas, quemaduras y ahogamientos. - Washington, D.C.: OPS, © 2004. (Publicación Ocasional No. 13)

Sin límite en el número de personas accidentadas.

Improcedencia de acumulación de capital²⁷.

4.1.4.1. RECURSOS PARA CASOS DE SINIESTROS OCASIONADOS POR VEHÍCULOS NO IDENTIFICADOS, NO ASEGURADOS O CON PÓLIZA DE SEGURO VENCIDA (FISO).

El Fondo de Indemnizaciones SOAT (FISO) se destina a pagar por los siniestros producidos cuando el vehículo causante se evade impidiendo su identificación. En caso de que el vehículo involucrado no tenga SOAT o este vencido, el conductor o su propietario deberán pagar todos los gastos del siniestro, inclusive los de los lesionados o fallecidos que sí estén cubiertos por el SOAT hasta los límites establecidos. En este caso, las entidades aseguradoras podrán reclamar contra el propietario de vehículo involucrado no asegurado por los montos que hubieran erogado bajo sus respectivas coberturas. (Art.31 del Decreto No. 25.785). El FISO no cubre los supuestos en que el responsable no tenga recursos para responder por los lesionados o fallecidos no cubiertos por el SOAT. No obstante ello, el art. 36 del Decreto mencionado dispone que todo centro médico, público o privado, está en la obligación ineludible de atender a las víctimas de lesiones de tránsito para lo cual deberá tomar los recaudos necesarios. La negativa será considerada como delito de denegación de auxilio, previsto y sancionado por el Art. 281 del Código Penal²⁸.

4.1.4.2. BASE LEGAL DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

El Seguro Obligatorio de accidentes de tránsito tiene la siguiente base legal vigente:

- Ley de Seguros N° 1883 del 25/06/98. Art. 36 Seguros Obligatorios y Art. 37 Establecimiento del SOAT.

²⁷ Boletín Estadístico Seguro Obligatorio De Accidentes De Tránsito (S.O.A.T.) Enero – Diciembre de 2011.

²⁸ Organización Panamericana de la Salud - Lesiones no intencionales. Legislación de América Latina sobre programas - preventivos y responsabilidades. Colisión y atropello por vehículos, caídas, quemaduras y ahogamientos. - Washington, D.C.: OPS, © 2004. (Publicación Ocasional No. 13).

- Ley de Reactivación Económica. Art. 30, se modifica Primas SOAT.
- Decreto Supremo N° 25785 de 31/May/2000, se aprueba el Reglamenta el Artículo 37 de la Ley de Seguros N° 1883 (Aplicable a la Gestión SOAT 2001 y 2002).
- Decreto Supremo N° 26871 de 17/Dic/2002, se reglamenta el Artículo 37 de la Ley de Seguros N° 1883 (Aplicable a la Gestión SOAT 2003).
- Decreto Supremo N° 27295 de 20/Dic/2003, y Decreto Supremo N° 27900 de 10/Dic/2004, se Reglamenta el Artículo 37 de la Ley de Seguros N° 1883 (Aplicable a la Gestión SOAT 2004 en adelante).
- Decreto Supremo No 29084 de 28/Mar/07 modifica parcialmente al D.S. 27295.
- Resolución Administrativa 095 de 25/mar/04 aprueba la Póliza SOAT.
- Resolución Administrativa de la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros N° 595 de 19/Oct/2004, aprueba la Regulación Operativa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
- Resolución Administrativa de la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros No 009 de 14/Ene/05 aprueba el Texto ordenado del SOAT.
- Resolución Administrativa de la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros No 394 de 18/May/05, establece la Información que debe presentar el FISO a la ASFI.
- Resolución Administrativa de la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros N° 813 de 30/Sep/2005, aprueba las modificaciones a la Regulación Operativa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
- Resolución Administrativa de la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros No 923 de 29/Ago/06 aprueba Roseta SOAT.
- Resolución Administrativa de la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros No 1119 de 17/Oct/06 aprueba la Primera Etapa de la Autorización.

- Resolución Administrativa de la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros No 1312 de 24/Nov/06 aprueba las modificaciones del Certificado SOAT.
- Resolución Administrativa de la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros No 1327 de 30/Nov/06 aprueba la Segunda Etapa de Autorización.
- Resolución Ministerial N° 361 de 30/May/05, establece el Nuevo Reglamento de Cobros por Atención en los Establecimientos de Salud para Pacientes del SOAT.
- Resolución Ministerial N° 636 de 30/08/05, modifica Art. 5, del reglamento de cobros por atenciones médicas.
- Resolución Administrativa N° 978 de 12/12/08, aprueba Autorización de comercialización del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) 2009 a Seguros y Reaseguros Credinform International S.A.
- Resolución ASFI N° 534 de 18/12/09, aprueba Autorización de comercialización del SOAT 2010 a Seguros y Reaseguros Credinform International S.A. y Seguros Illimani S.A.
- Resolución Administrativa APS/DS/DJ N° 410-2011, dispone la Emisión del texto ordenado del “Reglamento Único del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito”.
- Resolución Administrativa APS/DJ/DS/JTS/N° 352-2011, aprueba la Autorización de Comercialización del SOAT correspondiente a la Gestión 2012²⁹.

5. LA MOTOCICLETA.

Motocicleta es un nombre propio, depositado en 1897 por los hermanos Eugène y Michel Werner, fabricantes instalados en Levallois - Perret, luego vuelto nombre genérico.

²⁹ Boletín Estadístico Seguro Obligatorio De Accidentes De Tránsito (S.O.A.T.) Enero – Diciembre de 2011.

La motocicleta, o moto, es un vehículo motorizado de dos ruedas monot (las ruedas son una detrás del otro). Se sienta al piloto a trasero, las manos tienen el manillar y los pies están sobre reposapiés. Un pasajero puede tenerse a trasero detrás del piloto. Llama a una persona que conduce este tipo de vehículo motociclista o "motociclista". Se puede agregar sobre el lado de la moto una cesta y el vehículo se convierte en un sidecar, sostenido por una rueda suplementaria, para permitir el transporte de uno o dos pasajeros suplementarios.

Una motocicleta, comúnmente conocida en castellano con la abreviatura moto, es un vehículo de dos ruedas, impulsado por un motor que acciona la rueda trasera, salvo raras excepciones. El cuadro o chasis y las ruedas constituyen la estructura fundamental del vehículo. La rueda directriz es la delantera. Pueden transportar hasta dos personas, y tres si están dotadas de sidecar³⁰.

5.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

La historia de la motocicleta siempre estará vinculada con el desarrollo de las primeras bicicletas. La bicicleta ha sido la base para las primeras motocicletas y ayudó a darle forma a la historia de estas máquinas motorizadas.

El estadounidense Sylvester Howard Roper (1823-1896) inventó un motor de cilindros a vapor (accionado por carbón) en 1867. Ésta puede ser considerada la primera motocicleta, si se permite que la descripción de una motocicleta incluya un motor a vapor.

Wilhelm Maybach y Gottlieb Daimler construyeron una moto con cuadro y cuatro ruedas de madera y motor de combustión interna en 1885. Su velocidad era de 18 km/h y el motor desarrollaba 0,5 caballos³¹.

Gottlieb Daimler usó un nuevo motor inventado por el ingeniero Nikolaus August Otto. Otto inventó el primer motor de combustión interna de cuatro

³⁰ <http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Motocicleta&oldid=59463231>»Categorías:

³¹ <http://melacorropuntocom.blogspot.com/2009/03/la-primera-moto-de-la-historia.html>.

tiempos en 1876. Lo llamó «Motor de Ciclo Otto» y, tan pronto como lo completó, Daimler (antiguo empleado de Otto) lo convirtió en una motocicleta que algunos historiadores consideran la primera de la historia. En 1894 Hildebrand y Wolfmüller presentan en Munich la primera motocicleta fabricada en serie y con claros fines comerciales. La Hildebrand y Wolfmüller se mantuvo en producción hasta 1897. Los hermanos rusos afincados en París Eugéne y Michel Werner montaron un motor en una bicicleta. El modelo inicial con el motor sobre la rueda delantera se comenzó a fabricar en 1897.

En 1902 se inventó el Scooter (proviene del inglés *scooter*), también conocido como auto sillón, por el francés Georges Gauthier. La escúter es un vehículo de dos ruedas, biciclo, provisto de un salpicadero de protección. Fue fabricada en 1914. Tuvo una gran popularidad, sobre todo entre los jóvenes. Incorpora dos ruedas de poco diámetro y un cuadro abierto que permite al conductor estar sentado en vez de a horcajadas. También tiene una carrocería que protege todos los mecanismos, y ofrece algún pequeño espacio de almacenaje de objetos pequeños y de una rueda de recambio. Son vehículos urbanos, aunque también se pueden hacer viajes largos. Lo que destaca en este tipo de transporte es la comodidad del manejo y facilidad de conducción, y no el desarrollo de grandes velocidades.

En 1910 apareció el sidecar, un carro con una rueda lateral que se une a un lado de la motocicleta. Consta de un bastidor (de una sola rueda) y de una carrocería que protege al pasajero. La motocicleta que lo arrastra, se convierte en un vehículo de tres ruedas y su conducción se controla mediante el giro del manillar, al no poder ejecutarse la basculación. Ya había aparecido años antes, pero en bicicletas y con la proliferación de los vehículos llamados «utilitarios», además de la prohibición de su fabricación por los gobiernos recientemente, han desaparecido prácticamente de la circulación.

Después de volver de la Segunda Guerra Mundial (1945), los soldados estadounidenses parecían descontentos con las motocicletas que eran construidas por Harley-Davidson e Indian. Las motos que habían montado en Europa eran más ligeras y más divertidas de conducir. Estos veteranos comenzaron a andar con otros ex soldados para volver a vivir algo de la camaradería que habían sentido en el servicio. Estos grupos se dieron cuenta que sus motocicletas necesitaban los cambios que Harley no les proporcionaba. Así nació la Motocicleta Custom³².

5.1.1. UNA DE LAS PRIMERAS MOTOCICLETAS EN BOLIVIA.

Potosí fue la primera ciudad de Bolivia en donde se vio una Harley Davidson, en 1915. Así lo asegura Marcelo Camacho, autor del libro Buscando la leyenda, que relata la historia de esta motocicleta en el país.

Debido al movimiento económico de principios del siglo XX, gracias a la explotación minera, un italiano de apellido Fioreti trajo al país alrededor de 10 motos Harley para venderlas. El precio por cada una en ese tiempo era de 1.000 dólares, lo que al cambio de ese entonces eran 80 bolivianos.

Luego, la compañía Serafín Ferrufino S.A. importó las motos y las vendió no sólo en Potosí, sino también en La Paz, Oruro, Cochabamba y Sucre. En 1933, la Policía Nacional autorizó la compra de tres motocicletas Harley a esta tienda.

Tres años después, en 1936, el primer grupo de fanáticos de las motocicletas Harley Davidson se reunió y formó el Club Illimani.

Camacho indica que el grupo lo conformaban alrededor de 20 miembros que “ruteaban” (paseaban) por las carreteras del país. “Iban al lago Titicaca y otros lugares, aún mantienen su personería jurídica, los hijos de los miembros no continuaron con este legado”.

Algunos presidentes compraron estos vehículos hechos en Estados Unidos para equipar a la Policía. En 1959, Víctor Paz Estenssoro compró seis y a mediados de la década de los 70, Hugo Banzer Suárez también adquirió 12,

³² <http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Motocicleta&oldid=59463231>»Categorías:

destinadas a la guardia que formaba parte de la caravana presidencial. El mandatario de facto Luis García Meza, en 1981, también compró 12 motos. Camacho comenta que Evo Morales, el 2006, ordenó comprar seis motos Harley Davidson modelo Police Road King para la caravana presidencial³³.

5.2. PARTES Y ELEMENTOS GENERALES DE LA MOTOCICLETA.

5.2.1. MOTOR.

Normalmente va propulsada por un motor de gasolina de dos o cuatro tiempos (2T y 4T), aunque últimamente los dos tiempos están siendo reservados a las cilindradas más pequeñas debido a razones medioambientales. Antiguamente la refrigeración por aire era la más normal, hoy día ha tomado un auge extraordinario la refrigeración líquida con la cual compite.

El motor va normalmente posicionado de modo transversal, es decir el cigüeñal es perpendicular a la marcha, independientemente del número de cilindros. Aunque hay excepciones muy conocidas y difundidas (BMW series «R» y «K» o Moto Guzzi serie «V», en los que el cigüeñal es longitudinal). El número de cilindros varía desde uno, usual en cilindradas más pequeñas, hasta 6 en línea, siendo disposiciones muy frecuentes los 4 en línea y dos en V con diferentes ángulos. El dos cilindros paralelo transversal fue el sistema más usual en las cilindradas mayores hasta los años 70. A partir de entonces se popularizó de manera extraordinaria los 4 cilindros.

La lubricación se hace de modo común para el motor y el cambio, salvo en los dos tiempos (2T), tanto en modo de carter húmedo como de carter seco. La alimentación se hizo por carburador, tanto uno para dos cilindros como un carburador por cilindro, la disposición más frecuente; hasta hoy día en que la inyección de combustible los está desplazando por normativa ambiental (emisión de gases). El encendido del motor se hacía originalmente por magneto y platinos, sin batería; Luego por bobina y batería, primero de platinos, luego transistorizado y hoy día totalmente electrónico. El encendido

³³ <http://www2.la-razon.com/version.php?ArticleId=970&EditionId=61>

DIS o de «chispa perdida», primero de platinos y luego electrónico, se popularizó desde principios de los 70, con la llegada masiva de las japonesas tetracilíndricas, es decir, que el distribuidor no se conoció en este tipo de motores salvo excepciones (Guzzi V7, MV-Agusta).

5.2.2. TRANSMISIÓN.

La transmisión a la rueda trasera se hace mediante cadena la mayoría de las veces, aunque en los casos de motor longitudinal y bastantes de transversal se emplea el cardan.

La caja de cambios va situada usualmente detrás del cigüeñal, arrastrada por una desmultiplicación primaria de cadena o engranajes, que aumenta el par del motor, normalmente no muy grande en las cilindradas más usuales del motor. Es decir que a la entrada del cambio tenemos unas 2 o 3 veces más par que en el cigüeñal.

Por este motivo un embrague monodisco sería muy brusco, y se recurre a un embrague multidisco que suaviza el acoplamiento y la multiplicación de par obtenida en la salida desde parado, ya que además va bañado en aceite, menos en las máquinas de competición.

La correa, muy usada en los tiempos primitivos por las potencias tan bajas, ha vuelto a recuperar posiciones por los materiales y el dentado.

5.2.3. CHASIS, SUSPENSIÓN Y FRENOS.

La conducción se lleva a cabo por la articulación de la rueda delantera (que gira según un eje vertical), consiguiendo mediante basculación sobre la vertical, la trayectoria en curva requerida por el conductor. Va controlada por un manillar sobre el que están instalados los dispositivos necesarios para control de la motocicleta: palancas de accionamiento del freno delantero, embrague, interruptores de las luces, etc.

El chasis, que puede ser simple, de doble cuna, multitubular, de chapa estampada, doble viga, monocasco, etc., suele estar construido preferentemente en acero ó aluminio, en casos más raros en magnesio, carbono ó titanio. La rigidez y geometría del chasis es vital para su

estabilidad. Normalmente la rigidez necesaria va en función de la potencia del motor y las características dinámicas. Hoy día todas las motocicletas están dotadas de suspensiones, con el fin de mantener las ruedas en contacto con el suelo el máximo tiempo posible al paso por irregularidades, asegurando la estabilidad y aumentar el confort de marcha. La suspensión originalmente era de paralelogramo delante, y atrás se carecía de ella. A partir de la competición se desarrolló la horquilla telescópica patentada por BMW y se introdujo la suspensión trasera, primero de deslizamiento paralelo y luego basculante. Actualmente sigue siendo basculante atrás, pero los amortiguadores pueden tener diferentes posiciones, incluso ser solo uno.

Los frenos son imprescindibles para detener la motocicleta. Suelen ir anclados a las llantas y son accionados por una palanca en el manillar o en el pie. Los hay de dos tipos: de tambor y de disco. El freno de tambor esta compuesto por cinco partes:

- Zapatas
- Porta zapatas
- Muelles
- Tambor
- Guaya o varilla del freno

Los frenos de disco han ido ganando terreno en el total de motocicletas distribuidas, por ser más eficaces, y disipar mejor el calor generado en la frenada. Los frenos de tambor son muy particulares, porque si una de sus partes no funciona correctamente, la banda emite sonidos, como si fueran chillidos, al momento de frenar la motocicleta.

Algunas motocicletas tienen carenado, cuya finalidad es proteger al conductor del viento y favorecer la velocidad máxima por aerodinámica mejorada. Las motocicletas con suspensión tradicional alteran su longitud entre ejes al frenar (ya que la fuerza de frenado hunde la horquilla, provocando un acortamiento de ejes), eso impide que las maniobras de frenado y giro puedan realizarse simultáneamente (salvo en modelos

avanzados con sistemas de suspensión duo-lever o para-lever), ya que al frenar estando inclinada varía la inclinación y por tanto la trayectoria. Disponen generalmente de cambio de marchas que se controla mediante una de las empuñaduras del manillar o mediante una palanca accionada con el pie; algunos modelos de poca cilindrada disponen de cambio por variador (sistema de poleas que mantiene constante la relación de revoluciones del motor mientras se varía la velocidad del vehículo), aunque ya están surgiendo modelos con embrague automático y cambio de velocidades secuencial.

La motocicleta se mantiene erguida en recta y mantiene la estabilidad en curva gracias al efecto giroscópico de las ruedas. El diámetro en las ruedas puede estar comprendido entre 21" motos todo-terreno ó enduro y 8" mini motos, y una anchura entre 5 cm hasta 210 mm, la diferencia más importante en relación a otros vehículos es la relación peso/potencia, esto caracteriza a la motocicleta de aceleraciones y frenadas fulgurantes difíciles de superar por los más pesados y seguros automóviles.

5.2.4. CILINDRADA.

Tradicionalmente las motos se han clasificado por la cilindrada de sus motores, de una manera mucho más clara que en los automóviles, llegando a determinar las categorías en las pruebas de Gran Premio.

Las más frecuentes tradicionalmente fueron: 125 cc, 250 cc, 500 cc. Todavía son un referente, especialmente la primera, por facilidades legales de acceso a su conducción como en España.

Asimismo la cilindrada de 50 cc fue extraordinariamente popular en los años 50-80 por la legislación del llamado «ciclomotor». Aún sigue existiendo, pero con muchas menos restricciones de potencia y configuración.

Los 750 cc durante bastantes años fueron la cilindrada máxima, aunque hoy día son frecuentes otras mayores, como los 900, 1000 y 1200 cc. Los 650 cc fueron un referente de las deportivas británicas (Norton, Triumph, BSA). Las 350, otras muy frecuentes, han dado paso de una manera extraordinaria a

los 400cc, especialmente por disposiciones legales en algunos países. Las 175 han desaparecido casi por completo de la producción, dando paso a las 200cc.

5.3. POPULARIZACIÓN DE LA MOTO.

La motocicleta está muy poco fiable en sus comienzos. Obliga a efectuar intervenciones mecánicas frecuentes. Además, las carreteras están en mal estado y las suspensiones son inexistentes (si no se tiene en cuenta los resortes de la sillita). Pero, muy rápidamente, el uso de la moto se extiende comenzando por ser una herramienta de trabajo de las profesiones liberales. La Primera Guerra Mundial favoreció su utilización con fines militares. Las bicicletas son sustituidas por los velomotores y a motocicletas ya que a c0'modas y menos costosos que los automóviles.

A partir de los años sesenta, la práctica de los vehículos de dos ruedas motorizados se juzga sucia, o incluso de deterioro. Las personas fáciles prefieren entonces el automóvil, que permite transportar a varias personas protegidas de la lluvia, el viento y la suciedad. Este tiempo es una hecatombe para las marcas históricas de motos. La producción desaparece completamente casi en Francia. No obstante, mientras que los años setenta ven la menor banalización del acceso al coche con el desarrollo de la producción de masa de vehículos Peugeot, Renault y Citroën, la motocicleta conoce un determinado renacimiento bajo el impulso de los fabricantes japoneses que apuestan sobre el sueño, produciendo vehículos bonitos, propios, potentes y fáciles a conducir.

Mientras que el aburguesamiento parece accesible a todos los que, en particular, a través del automóvil, reivindican el acceso a una "gran clase media", es una dura vuelta finalmente a las realidades de la soberanía social, expresada en la primavera de mayo de 1968, que sonará la vuelta a la motocicleta. En adelante fiable, permite expresar una distinción frente a la masa popular, y un resentimiento ante la sociedad llena de promesas. La moto se convierte en una marca distintiva de libertad y conflicto. El choque

petrolífero de 1973 y la crisis económica causan una subida de los precios general, cuyo combustible y seguros, deseosos de no hacer llevar el aumento de los costes más que a una categoría minoritaria (y no debido al número de accidentes de esta categoría de usuarios). Este medio ambiente hostil a los motociclistas va a dar nacimiento en 1980 a la Federación francesa de los motociclistas en cólera (FFMC), federación encargada de defender los derechos de esta categoría de usuarios de la carretera.

5.4. TIPOS DE MOTOCICLETAS.

Las motocicletas han existido desde finales de los años 1800s y se han usado para toda clase de actividades de manejo. Existen tres grupos básicos de motocicletas:

- De calle (street)
- De doble uso (dual-purpose)
- De campo traviesa (off-highway).

Las motocicletas de calle, están diseñadas para calles y carreteras, cuentan con todo el equipo para que el manejo sea seguro y placentero.

Las motocicletas de Doble Uso están equipadas para usarse ya sea en la calle o bien en caminos rurales y a campo traviesa.

Las motocicletas de Campo traviesa no son legales en las calles y se usan típicamente para actividades de recreación o bien de competencia.

Cada tipo de motocicleta esta disponible en una gran variedad de estilos y tamaños por lo que puede ser divertido buscar cual es la indicada para usted³⁴.

5.5. VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE UNA MOTOCICLETA.

Usar una motocicleta tiene ventajas y desventajas, según el Organismo Operativo de Tránsito (OOT) de La Paz estas son:

Ventajas:

³⁴ Jenner Street, Suite 150 • Irvine, CA 92618-3806 949.727.3227 • www.msf-usa.org ©2001-2007
Motorcycle Safety Foundation PN MSCU4330NC00 Revision 01-07

- Se indica que son altamente económicas y tienen un consumo de combustible cinco veces menor que un vehículo de cuatro ruedas.
- Generan baja contaminación, son mucho más fáciles de parquear en el área urbana, y ofrecen rapidez y agilidad en el desplazamiento en las congestionadas urbes, (el doble que un carro), lo que se traduce en un ahorro de tiempo.
- Otro aspecto a considerar es el millaje que se obtiene. Es obvio que una moto le dará un mejor millaje por cada galón de gasolina.
- Usar moto es que no tiene restricción por la terminación de su placa, como los de cuatro ruedas, por lo que pueden circular todos los días.
- Para su adquisición, personas con ingresos de un salario mínimo también salen beneficiadas, pues existen facilidades de pago.

Desventajas:

- Carecen de seguridad, de acuerdo a estadísticas, las motocicletas suelen estar involucradas en más accidentes que los autos, y el número de fatalidades es mayor en estos casos.
- El conductor y acompañante están expuestos a la intemperie, no tiene carrocería, ni techo, puertas o ventanas, y al estar desprotegidos pueden sufrir más daño que al interior de un vehículo.
- Como el tanque es más pequeño que el de un auto, tendrá que cargar combustible con más frecuencia.
- Si se incumplen las normas de seguridad del Código de Tránsito, hacer notar que el conductor no tiene cultura vial.

5.6. EL “BOOM” DE LAS MOTOCICLETAS.

La difusión de la moto a nivel mundial es un fenómeno impresionante y hoy los países asiáticos y la India se mueven fundamentalmente en dos ruedas.

Porque aunque están en pleno "boom" del automóvil y del cambio de cultura, la funcionalidad de la moto se impone³⁵.

El auge que vive el mercado de las motocicletas, con un poco más de 246 mil unidades vendidas en el 2005, tiene muy motivados a los fabricantes, que hacen nuevas inversiones y piensan en nuevos modelos y en estrategias para enfrentar la competencia y el crecimiento del mercado³⁶.

De acuerdo con el periódico La Razón a través de su corresponsal Édgar Toro Lanza de Trinidad, subrayo que el incremento de la compra y venta de estos vehículos "que se pueden conseguir incluso en \$us 800 si la moto es china, en lugar de una Honda, Yamaha o Suzuki que cuesta más de \$us 2.500". Sin embargo, agregó que los propietarios están tomando conciencia para legalizar sus motorizados porque hasta fin de año "nadie podrá comprar combustible si no tiene placa"³⁷.

La ciudad de La Paz registró 400 nuevas motos particulares sólo en enero del presente año. Entre 2010 y 2011, los registros superan las 2.000 además de otras 600 que se incorporaron al parque automotor. Sin embargo, con el incremento de motorizados también aumentó la cifra de accidentes.

Datos oficiales del organismo operativo de tránsito La Paz detallan que en la sede de Gobierno habían 1.056 motocicletas particulares, en 2010; la cifra se incrementó a 2.000 el siguiente año, por lo que se sumaron 944 unidades.

"Se ha incrementado el número de motocicletas en la ciudad y esto va en aumento, las personas que las adquieren están entre los 20 y 30 años", expresó el coronel Carlos Gutiérrez, comandante del OOT.

La preocupación en Tránsito, no obstante, gira entorno al incremento de casos de accidentes. El coronel Gutiérrez aclaró que los conductores de vehículos de dos y cuatro ruedas son los causantes de los accidentes. "Las

³⁵ PEREZ FERNANDEZ Alexander. Plan de empresa presentado para optar al título de Especialista en Gerencia de Mercadeo Asesor Juan Andrés Vélez Salamanca. Institución Universitaria Ceipa Sabaneta 2007. Pag 16.

³⁶ Primera edición revista publímotos año 2006.

³⁷ <http://www.la-razon.com/suplementos/tendencias>.

motos deben conservar su derecha, porque si van por el centro y más en zig zag, un vehículo puede chocarlas. A ellos les pongo cero en cultura vial”.

“Se han inscrito más motos (en Tránsito), llegaron de todo tipo a esta ciudad, especialmente las chinas que son más económicas”, mencionó Gutiérrez. La gente las utiliza porque son fáciles de estacionar, ahorran combustible y porque facilitan el paso vehicular, pero también deben tomar en cuenta que: la documentación de sus motos estén al día, el uso de un casco adecuado y las medidas de seguridad vial que permitirán evitar accidentes³⁸.

5.7. IMPORTACIÓN DE MOTOCICLETAS BOLIVIA – CHINA.

En 2011, el saldo comercial entre Bolivia y China fue favorable para el país asiático, con un valor de USD613.179.787. En cuanto a la importación de productos, los principales productos importados desde China, destacan por su valor aviones, máquinas procesadoras de datos, motocicletas y equipos de comunicación³⁹.



³⁸http://www.radiofides.com/noticia/Ultimas/Incremento_de_motos_va_a_la_par_del_incremento_de_accidentes_de_transito

³⁹SAUCEDO Juan Pablo, Asistente de la Gerencia Técnica del IBCE: asistentegt2@ibce.org.bo. IBCE Edición 05/2012.

6. PARQUE AUTOMOTOR DE MOTOCICLETAS EN BOLIVIA.

6.1. EL PARQUE AUTOMOTOR DE MOTOCICLETAS DE BOLIVIA PARA EL 2012.

Según los datos, hasta la mitad de 2012 la cantidad de motocicletas se incrementó en 50% en relación con el año pasado, pues a diciembre de 2011 estaban registradas 104.224 y a agosto de este año sumaron 148.553.

Se prevé que para finales de 2012 la cifra crecerá aún más, señaló Bolaños. El crecimiento fue progresivo. De 2008 a 2009 la anotación legal de estos motorizados subió en 27%; un año después la diferencia fue del 28% y para 2011 en 43%.

De acuerdo con los datos del RUAT El parque automotor de motocicletas en Bolivia alcanza a 148.553 unidades hasta agosto de este año, dijo la directora ejecutiva del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT), Nancy Bolaños.

El departamento donde está la mayor cantidad de vehículos de dos ruedas a motor es Santa Cruz con 53.050 unidades. El segundo lugar lo ocupa Cochabamba con 42.246. El departamento de La Paz se ubica en tercer lugar con 15.977. Muy cerca está Beni con 15.286. El resto de las regiones se encuentra después con menor cantidad de motorizados, pero no menos significativa, especificó la autoridad del RUAT. Para Bolaños, una de las causas fundamentales de este incremento es la importación de motos a precios bajos, especialmente de industria china⁴⁰.

6.2. PROGRAMA DE SANEAMIENTO LEGAL DE VEHÍCULOS, RESPECTO A LAS MOTOCICLETAS.

Las motocicletas que se encuentran dentro todo el territorio Nacional también se acogen a la Ley N° 133 de 8 de junio de 2011, toda vez que establece por única vez un programa de saneamiento legal de los vehículos automotores a gasolina, gas natural vehicular (GNV) y diesel, así como de mercancías

⁴⁰ <http://www.la-razon.com>.

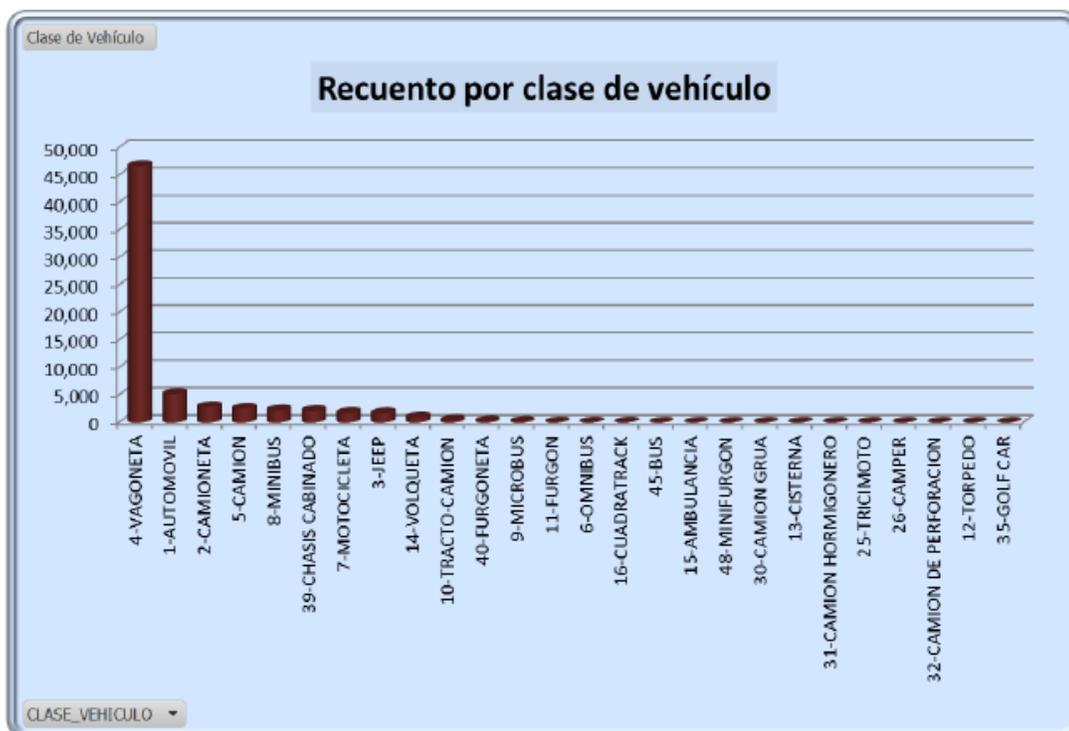
consistentes en tractores, maquinaria agrícola, remolques y semirremolques, indocumentados que al momento de la publicación de la presente ley se encuentre en el territorio aduanero nacional y de aquellos que estén en depósitos aduaneros y zonas francas nacionales.

Asimismo la mencionada norma en su disposición adicional segunda establece que en el caso de motocicletas, la alícuota aplicable del ICE será del cinco por ciento (5%).

6.3. DATOS ESTADÍSTICOS.

Según un informe de la Aduana, 1.380 motocicletas fueron nacionalizadas y sus propietarios efectuaron los pagos respectivos.

Realizando el recuento de los vehículos según su clase, se tiene:



Mientras que las vagonetas, automóviles, camionetas y jeeps representan un 84.09% de los vehículos saneados, *las motocicletas solo representan un 2.61%*⁴¹.

⁴¹ www.aduana.gob.bo Febrero de 2012 - Análisis Estadístico del Programa de Saneamiento Legal de Vehículos 2011 Base de datos de los vehículos saneados según la Ley N° 133 Yuri Roberto Zamorano Braun.

7. LEGISLACIÓN VIGENTE QUE REGULA EL TRÁNSITO VEHICULAR DE MOTOCICLETAS EN BOLIVIA.

7.1. LEY Nº 3988 CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO.

Sobre las reglas de circulación de los vehículos, el Código Nacional de Tránsito nos da normas básicas, entre las cuales tenemos a la de conservar el lado derecho de la vía, no girar a la izquierda o derecha sin antes ponerse en el carril correspondiente, los privilegios de cruces de vehículos, etc. Sobre las prohibiciones que establece el código están las de no tocar bocina durante la noche, y en el día en caso de emergencia, en caso de que sean vehículos oficiales, estos tienen preferencia de circulación, en conductor debe gozar de toda la comodidad para poder maniobrar el vehículo con seguridad. En el caso de las personas que conducen motocicleta, bicicletas, motonetas, deben estos seguir las mismas normas que para los demás conductores, con la inclusión de que estos deben ir lo más cerca de la acera o berma, tal cual los dispones:

Artículo 26.- Los conductores de motocicletas, motonetas, bicicletas, además de observar las normas generales del presente Código, circularán con arreglo a las siguientes disposiciones especiales:

- a) Circularán por el lado derecho de la vía lo más cerca posible a la acera o berma.
- b) No llevarán personas ni cargas mayores a la capacidad permisible para la que fueron fabricados los vehículos.
- c) No transitarán en grupos, debiendo hacerlo en columna de a uno, excepto en las franjas destinadas a su uso exclusivo.
- d) En las vías donde exista un carril especialmente demarcado no saldrán de éste
- e) Están prohibidos de realizar actos de acrobacia o agarrarse a otro vehículo en movimiento.

f) No se llevará, en estos vehículos, objetos ni bultos que dificulten el equilibrio o impidan que el conductor mantenga ambas manos en los puños del manubrio.

g) No circularán por las aceras ni paseos públicos destinados a los peatones.

Artículo 88.- Clasificación.- Según la clase de vehículo que conducen, los conductores se clasifican:

- a) Ciclistas.
- b) Motociclistas (Licencia particular).
- c) Conductor particular (Licencia particular).
- d) Chófer profesional (Licencia profesional).
- e) Motorista (Licencia especializada).

Artículo 110.- Otorgamiento.- La Licencia es otorgada por la Policía de Tránsito y tiene validez en todo el territorio nacional, debiendo ser obligatoriamente renovada cada cinco años.

Artículo 111.- Clasificación.- Las licencias se clasifican:

- a) De ciclista.
- b) De motociclista.
- c) De conductor particular.
- d) De chófer profesional.
- e) De motorista.

7.2. REGLAMENTO DEL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO.

La presente normas establece las siguientes disposiciones:

Artículo 1°.- (Aplicación y objeto) El tránsito de las personas por las vías terrestres, sea como peatones o conductores de vehículos motorizados, a propulsión humana o a tracción animal y de las que cabalguen animales, los lleven de tiro o arreados, se regirá por el Código Nacional Del Tránsito y este Reglamento.

Artículo 2°.- (Ejecución) El Servicio Nacional de Tránsito, mediante sus reparticiones especializadas, ejecutará y hará cumplir las disposiciones del Código y su Reglamento.

Artículo 3°.- (Aplicación general) Las disposiciones del Código Nacional del Tránsito y este Reglamento, son aplicables absolutamente a todos los estantes y habitantes del país en razón de que las leyes de policía y de seguridad obligan a todos por igual, sin excepciones de ninguna naturaleza.

Artículo 88°.- (Reglas generales) Los conductores de motocicletas, además de observar las normas generales de la circulación y las establecidas para los demás vehículos, transitarán con arreglo a las disposiciones especiales del artículo 26 del Código Nacional del Tránsito y las del presente Capítulo.

Artículo 89°.- (Reglas especiales) El conductor que guíe por las vías públicas cualquiera de los vehículos a que se refiere este Capítulo lo hará lo más cerca posible del costado derecho, debiendo tener especial cuidado al adelantarse a otros vehículos detenidos o que en marcha lenta circulen en el mismo sentido.

Artículo 90°.- (Numero de personas) Estos vehículos no serán utilizados para llevar más personas que el número para el que fueron fabricados y equipados. El acompañante, en caso de que el vehículo permita llevarlo, irá montado, debidamente agarrado del seguro y con los pies apoyados en las pisaderas.

Artículo 91°.- (Circulación en columna) Las personas que conducen motocicletas, motonetas, bicicletas u otros vehículos menores, circularán por las vías públicas obligatoriamente en columna de a uno (uno detrás de otro) , excepto en las franjas destinadas a su exclusivo uso. Los conductores de estos vehículos no podrán ir tomados de la mano.

Artículo 92°.- (Circulación por carriles especiales) Cuando circulen por los carriles especialmente demarcados para esta clase de vehículos no podrán salir de ellos y los demás vehículos no ocuparán tales carriles.

Artículo 93°.- (Actos de acrobacia) Los conductores de esta clase de vehículos jamás se acoplarán o agarrarán a otros vehículos en movimiento, estando terminantemente prohibido realizar actos de acrobacia, salvo cuando

se trate de competencias deportivas debidamente autorizadas por la Policía del Tránsito.

Artículo 94°.- (Paquetes, bultos) No se llevará en estos vehículos paquetes, bultos ni objetos que impidan al conductor mantener ambas manos en el manubrio así como la estabilidad y el adecuado control del vehículo.

Artículo 95°.- (Circulación por las aceras) Es prohibida la circulación de estos vehículos por las aceras y paseos públicos destinados exclusivamente a los peatones.

Artículo 96°.- (Dispositivo protector de los ojos) Nadie conducirá motocicleta o motoneta sin el dispositivo protector de los ojos, salvo que estos vehículos tengan parabrisas.

Artículo 97°.- (Casco) Los conductores y los acompañantes, que utilicen los vehículos mencionados en el artículo anterior irán provistos del casco de seguridad del tipo aprobado por la Policía del Tránsito.

Artículo 98°.- (Derecho) Toda motocicleta o motoneta tiene derecho al pleno uso de un carril y no se conducirá vehículo alguno de modo que impida el uso de la vía a este tipo de vehículos. Estos vehículos no circularán entre carriles ni entre filas de vehículos, debiendo conservar la respectiva columna.

Artículo 99°.- (Escape libre) Se prohíbe terminantemente la circulación de estos vehículos con el escape libre, salvo cuando se trate de competencias deportivas y aun en este por el tiempo rigurosamente necesario y solamente en el lugar de la competencia.

Artículo 100°.- (Licencia especial) Para la conducción de motocicletas y motonetas, se requiere la licencia de motociclista.

7.3. LEY Nº 165 DE 16 DE AGOSTO DE 2011, LEY GENERAL DE TRASPORTES.

La Ley General de Transportes establece lineamientos generales técnicos, económicos, organizacionales y reglamentarios del sistema de transporte en sus modos aéreo, terrestre, ferroviario y acuático (marítimo, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia. Asimismo,

establece fundamentos de políticas sectoriales con el propósito de orientar la intervención del Estado plurinacional en el Nivel Nacional, Departamental, Municipal y Autonomías Indígenas Originario Campesinas, hacia la consecución de los Fines Esenciales del Estado en materia de transportes⁴².

La Ley General de Transportes dispone:

Artículo 230 que los Centros de Revisión Técnica Vehicular, son establecimientos especializados y acreditados por la autoridad competente del nivel central, los cuales deberán estar equipados con líneas de inspección para vehículos livianos, pesados y motocicletas, además de equipos computarizados para la inspección, de acuerdo a los estándares establecidos en normativa específica.

8. ENTIDADES COMPETENTES QUE DEBEN REGULAR LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS.

8.1. GOBIERNO CENTRAL.

La Constitución Política del Estado promulgada el mes de febrero de 2009, establece un nuevo marco político y administrativo del Estado, donde “Bolivia se constituye en un Estado Unitario Social de Derecho Plurinacional Comunitario, libre, independiente, soberano, democrático, intercultural, descentralizado y con autonomías. Bolivia se funda en la pluralidad y el pluralismo político, económico, jurídico, cultural y lingüístico, dentro del proceso integrador del país”.

La norma constitucional, define las competencias asignadas al nivel nacional y a las entidades territoriales autónomas. En ese contexto, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez” regula el régimen de autonomías y las bases de la organización territorial del Estado establecidas en la Constitución Política del Estado, enumerando principios que rigen la organización territorial y las entidades territoriales autónomas, entre los que se encuentra el principio de coordinación que determina que “El nivel central del Estado es responsable de la coordinación general del Estado, orientando

⁴² Proyecto De Ley General De Transportes. FBDM Artistas – Políticas.

las políticas públicas en todo el territorio nacional y conduciendo la administración pública de manera integral, eficaz, eficiente y de servicio a los ciudadanos”. Asimismo en el artículo 96 de la mencionada Ley, se establecen las competencias exclusivas del nivel nacional, entre las que se encuentran la de formular y aprobar las políticas estatales, además de proponer normativas; sujetando algunas competencias de los niveles autonómicos a las normas, políticas y parámetros que deben ser fijados por el nivel central del Estado.

La finalidad del régimen de autonomías es la de distribuir las funciones político – administrativas de manera equilibrada para satisfacer las necesidades colectivas; entre las que se encuentra los servicios de transporte. Con respecto a las competencias asignadas por la Constitución Política del Estado, y otras facultades reglamentarias que fueron asignadas mediante Ley, estas deben ser asumidas obligatoriamente por las entidades territoriales autónomas. En este sentido el artículo 96 de la Ley marco de autonomías, detalla las competencias en materia de transportes que serán asumidas por los niveles autonómicos.

La disposición adicional quinta de la ley autonómica, establece que previamente a la aplicación de las competencias asignadas en el artículo 96 (Transportes), se debe aprobar en el plazo máximo de un año la Ley General de Transportes, que establecerá los elementos técnicos para el ejercicio de las competencias señaladas en la Constitución Política del Estado y en dicha ley.

En concordancia a lo descrito anteriormente, la Ley General de Transportes, contempla políticas y parámetros para que las entidades territoriales autónomas ejerzan plenamente las competencias establecidas en la Constitución Política del Estado y en la Ley Marco de Autonomías y Descentralización⁴³.

⁴³ Proyecto De Ley General De Transportes. FBDM Artistas – Políticas.

8.2. GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL.

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia en su artículo 272 consagra la autonomía de las Entidades Territoriales, que implica la elección directa de sus autoridades por las ciudadanas y ciudadanos, la administración de sus recursos económicos y el ejercicio de las facultades legislativas, reglamentaria, fiscalizadora y ejecutiva, por los órganos del gobierno autónomo en el ámbito de su jurisdicción y competencia, y atribuciones.

Asimismo el artículo 283 de dicho Texto Supremo prevé que el gobierno autónomo municipal está constituido por un Concejo Municipal con facultad deliberativa, fiscalizadora y legislativa municipal en el ámbito de sus competencias; y un órgano ejecutivo, presidido por la Alcaldesa o el Alcalde.

Al respecto, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización N° 031 de 19 de julio de 2010 dispone en su artículo 9, parágrafo I, numeral 3) que la autonomía se ejerce a través de la facultad legislativa, determinando así las políticas y estrategias de su gobierno autónomo; concordado con el artículo 34 de dicha Ley Marco que prevé que el Gobierno Autónomo Municipal está constituido por un Concejo Municipal y un órgano ejecutivo, correspondiéndole al primero la facultad legislativa en el ámbito de las competencias municipales.

Asimismo, nuestra Constitución Política en su artículo 302, parágrafo I, numeral 18) dispone que es competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales el “Transporte Urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano”, de igual manera y en el marco de lo establecido en el artículo 76 se establece que “El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores”

La señalada Ley N° 031 Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez” en su artículo 96, parágrafo VII, otorga como competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales, entre otras, la labor de planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento de tránsito urbano; desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana, y regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado; determinando que la competencia exclusiva municipal en transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano se la ejercerá en lo que corresponda en coordinación de la Policía Boliviana.

En fecha 16 de agosto de 2011 se promulgó la Ley N° 165 Ley General de Transporte, que establece el marco normativo respecto a las actividades de las distintas modalidades de transporte, entre ellas, la terrestre, bajo parámetros de calidad y seguridad en la prestación de los servicios y principios tales como la sostenibilidad, eficiencia, eficacia, transparencia, continuidad, accesibilidad, equidad, etc., así como determinando en su artículo 17, inciso c), que las diferentes modalidades de transporte estarán regidas por la autoridad competente del nivel municipal, con la atribución de emitir su normativa específica, estableciendo las condiciones del sistema de transporte, como expresamente se dispone en el Artículo 27 de esta ley que dispone que la función normativa *“comprenderá la facultad exclusiva de dictar, en el ámbito y materia de su competencia, reglamentos, normas de carácter regulatorio, u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de los operadores, administradores de infraestructura y actividades reguladas. Las normas estarán enmarcadas en procedimientos administrativos a su cargo, infracciones y sanciones, resolución de controversias, procedimientos de participación de los usuarios en el proceso regulatorio y otros.”*

De acuerdo con Ley 2028 de Municipalidades establece: Artículo 8.- Las competencias del Gobierno Municipal en materia de servicios: Organizar y reglamentar en coordinación con la Policía Nacional, el tránsito y vialidad de su jurisdicción, en cumplimiento de normas nacionales especiales e internacionales que sean aplicables; regular y registrar los vehículos en general y la emisión de placas de su jurisdicción.

8.3. POLICIA NACIONAL: ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO.

De acuerdo con la Ley Orgánica de la Policía Nacional en su artículo 9 establece su organización, ubicando a la Unidad de Tránsito como un Organismo de Operativo, por lo cual esta de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 44 de la misma ley dispone: Las unidades operativas de tránsito son las encargadas de regular, controlar, resolver los problemas de circulación de vehículos y peatones, prevenir e investigar accidentes de tránsito, mediante actividades técnicas especializadas y de servicio de patrullaje urbano y rural.

CAPÍTULO II

**EDUCACIÓN VEHICULAR QUE
DEBEN TENER LOS
CONDUCTORES DE
MOTOCICLETAS.**

1. CONSIDERACIONES GENERALES.

De acuerdo con las investigaciones realizadas, todo lo que venimos hablando hasta ahora es aplicable a todo tipo de vehículo, sea automóvil, camioneta, camiones de transporte y de carga, y en general cualquier medio de transporte que de por sí implique un eventual riesgo, para sus ocupantes y para terceros, así como también es aplicable para nuestro objeto de estudio en la circulación de motocicletas.

2. CONDUCCIÓN VEHICULAR.

Conducir es una acción compleja que nos exige mucho más de lo que parece. Involucra al conductor psicológica y físicamente. Por ello, el logro de un desempeño correcto depende, no sólo de las habilidades adquiridas por el conductor para dominar su vehículo en todo tiempo y circunstancia, y del adecuado estado físico para poder percibir adecuadamente las situaciones del camino, sino que también depende de la experiencia, de la clara conciencia de los riesgos de moverse en el sistema del tránsito, y de la madurez y equilibrio emocionales, que harán posible el desarrollo de actitudes y comportamientos seguros, o sea que prevengan accidentes, responsables y solidarios con los demás usuarios de la vía pública⁴⁴.

2.1. CONDUCCIÓN VEHICULAR DE MOTOCICLETAS

Las motocicletas son vehículos; por lo tanto, sus conductores deben observar todas las normas de conducción y circulación, cuya aplicación es uno de los principales elementos de su seguridad y de los demás usuarios de la vía pública. Deben respetar, al igual que los otros conductores, las indicaciones de las señales viales y las reglas de prioridad⁴⁵.

2.2. CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS.

La edad y el tipo de vehículo con el que se circula son dos factores relevantes a la hora de definir las políticas públicas en el ámbito de la seguridad vial. Así, han sido varios los estudios sobre el perfil de los usuarios

⁴⁴ ISOBA María Cristina. Manual Para La Circulación. Luchemos Por La Vida Asociación Civil. Tercera Edición.

⁴⁵ <http://www.dpv.misiones.gov.ar/seguridadvial/index.php?option=com>.

de motocicletas que han sido tenidos en cuenta para que las medidas del plan respondieran satisfactoriamente a las problemáticas de los distintos segmentos de usuarios.

2.3. PERFIL PSICO-SOCIAL DE LOS CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS.

Perfil psico-social de los motoristas. Principales resultados. RANDOM, Estudios de Opinión, Marketing y Socioeconómicos, S.A.

Los conductores de motocicletas componen un grupo diferenciado. De acuerdo con un estudio realizado por Random sobre un universo de 1000 conductores de motocicletas, respetando los índices regionales del parque y la proporción de cilindradas que lo componen, encontramos que el 90% de los conductores de motocicleta son hombres y en un 67% de los casos de edad comprendida entre los 26 y 45 años.

Considerando que la diferencia entre hombres y mujeres es significativa, se puede definir el motorista tipo como: hombre adulto de entre 26 y 45 años, ocupado, que vive casado o en pareja y es sustentador principal de su hogar actual, que se compone de tres o más miembros.

En el estudio se encuentran varios segmentos claramente diferenciados de usuarios de motocicleta:

- Los profesionales de la motocicleta, es decir, repartidores a domicilio o mensajeros. Estos usuarios utilizan la motocicleta de baja cilindrada como herramienta de trabajo, lo hacen principalmente en ciudad y suelen ser jóvenes. Los accidentes de tráfico que sufren estos usuarios son laborales, y suelen producirse en horario de 06:00h a 20:00h.
- El segmento de usuarios que utilizan la motocicleta para desplazarse a sus centros de trabajo. Sufren accidentes "in itinere" y se caracterizan, por producirse en zona urbana, durante la semana, y a primera hora del día o a última hora de la tarde.

- Los usuarios pseudo-deportivos, es decir, aquellos conductores que utilizan la motocicleta, principalmente de más de 500cc, en carretera, los fines de semana, para hacer rutas y conducir la moto de forma similar a la que lo hacen los pilotos en los circuitos. Éstos sufren los accidentes más graves por salidas de vía.
- El segmento que englobaría a todos los conductores de motocicletas que ponen en peligro de forma sistemática la seguridad vial del resto de usuarios.
- Por último, estarían los usuarios que utilizan de forma correcta y adecuada la motocicleta tanto para su uso profesional como personal para trasladarse al trabajo, de forma eventual o frecuente como elemento de ocio.

Entre las principales razones de uso de la moto, destaca ampliamente el placer por conducirla frente a otras razones de índole más práctica. Estas razones prácticas dominan entre los usuarios de motos de pequeña cilindrada, las mujeres y los habitantes de grandes ciudades, mientras que las de índole emocional se encuentran en el segmento de conductores de motos de gran cilindrada. Entre los hombres de mayor edad, residentes en municipios más pequeños y que poseen motos de gran cilindrada, la moto representa más un objeto de ocio que un objeto de desplazamiento. Cabe destacar que el 88% de los moteros (uso de la moto como objeto de ocio) además tiene coche.

El 66% de los conductores de motocicleta ha sufrido algún accidente. Los grupos de usuarios que más accidentes han sufrido son los viajeros, los habituales prácticos y los jóvenes. Según la opinión de los conductores, en un 67,8% de los casos nada hubiese evitado el accidente y en una modesta proporción, conductas más atentas por su parte sí hubieran podido hacerlo.

En zona urbana resulta difícil realizar un análisis del grupo más relevante, considerando que las cuotas son importantes sobre todo en el grupo de edad comprendido entre los 21 y los 44 años, debido a la creciente aceptación en

el grupo de mediana edad de las motos como medio de transporte. Sin embargo, no podemos tampoco olvidar que la tendencia de las víctimas de gravedad es creciente en los mayores de 45 años. Los grupos de edad entre los 30 y los 50 años son los que mayor crecimiento en número de muertos y heridos graves están sufriendo.

De igual forma que en el anterior análisis, los grupos más afectados por accidentes con muertos y heridos graves en carretera son los de edad comprendida entre los 25 y 50 años. Hay que destacar que desde el año 1998, el porcentaje de muertos y heridos graves está disminuyendo continuamente entre los más jóvenes de entre 15 y 24 años.

Esta tendencia es justo la inversa en los grupos de edades comprendidas entre los 30 y 50 años, tanto en términos relativos como absolutos, mientras que los mayores de 50 años presentan un comportamiento más estable⁴⁶.

2.4. CONDUCCIÓN VEHICULAR DE MOTOCICLETAS EN EL MUNICIPIO DE LURIBAY.

El incremento del número de motocicletas dentro el municipio de Luribay, frente a la tendencia positiva en el resto de vehículos, requiere definir y poner en marcha una estrategia Local para la seguridad de este tipo de vehículos con el objetivo de disminuir la accidentalidad y reducir las consecuencias de los mismos. El resultado ha de plasmarse en una Norma que recogerá las líneas y acciones a realizar respecto: al conductor, al vehículo, a las infraestructuras, a la formación y a la sensibilización.

De acuerdo con el Cabo Oscar Romero policía de servicio del municipio de Luribay, revela que en esta localidad nueve de cada diez motociclistas no usan casco de seguridad, ni cuentan con placas de circulación hechos que las hacen ilegales y fuera de norma. El Suboficial Víctor Quispe jefe responsable del puesto policial en el municipio de Luribay manifiesta “en este Municipio los motocicletas andan sin licencias, cascos y ni placas de circulación, pareciera tierra de nadie, esta es una localidad que tenemos que

⁴⁶ RANDOM, Estudios de Opinión, Marketing y Socioeconómicos, S.A.

organizarla y reglamentarla a través disposiciones legales emanadas del gobierno municipal de Luribay, y otras entidades competentes” ahora si bien a un principio se pretendía hacer un control de estos vehículos los propietarios se sintieron muy agraviados, y con el temor que sus vehículos sean decomisados lo cual seria lo correcto tal cual lo establecen las disposiciones legales vigentes: La Ley General de Transporte, Código de Transito y su reglamento, además que no se cuenta con suficiente personal mas que con dos policías para todo este municipio.

Asimismo manifiesta que el gobierno municipal de Luribay debería gestionar un control operativo en coordinación con la unidad del organismo operativo de transito de la ciudad de la paz, para que esta a través de su sistema informático realice un control general de estos motorizados. Además que la autoridad municipal gestione en el gobierno central la autorización, para que este pueda registra las motocicletas y realice el cobro respectivo de impuestos y así estas puedan circular con su placa correspondiente tal cual establece la norma vigente. Recordó también que todas las motocicletas deben contar con su placa de control, porque es la única forma de verificar a quién pertenece, toda vez que el no contar con este requisito, el motorizado es remitido a DIPROVE o a la Aduana Nacional de Bolivia.

Debido a estos problemas, en el presente trabajo se realiza una investigación de dos puntos muy importantes que son: la seguridad vial y la educación vial.

3. SEGURIDAD VIAL Y EDUCACIÓN VIAL.

3.1. SEGURIDAD VIAL.

La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta).

Asimismo de Por Seguridad Vial se entiende como el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del

tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado y sin la moderación de las conductas humanas (particulares o colectivas) no es posible lograr un óptimo resultado. Dentro de la seguridad vial podemos encontrar a la Seguridad activa o Primaria y la Seguridad Secundaria.

3.1.1. SEGURIDAD ACTIVA O PRIMARIA.

Aquella que asiste al conductor para evitar un posible accidente interviniendo de manera permanente durante la circulación, por ejemplo:

- Sistema retrovisor: visibilidad del conductor de la circulación que sucede detrás, espejos, eliminación de puntos ciegos, y otras ayudas de control como radares, comunicación de seguridad inalámbrica del vehículo y visión nocturna.
- Sistemas de suspensión.
- Sistema frenado, entre los que se pueden encontrar distintos tipos, entre eficientes y muy eficientes: ABS (Antilock Brake System: sistema antibloqueo de frenos) con EBV (reparto electrónico de frenada). ESP (control de estabilidad), con EDL (control de tracción).
- Sistema de dirección.
- Sistema de iluminación. El uso de las luces es un punto fundamental dentro de la seguridad activa en la circulación ya que por intermedio de las mismas los conductores y usuarios de la vía pública se comunican entre las personas.

3.1.2. SEGURIDAD SECUNDARIA.

Aquella encargada de minimizar las consecuencias negativas de un accidente después de que este haya sucedido.

- Cierre automático de la inyección de combustible para impedir incendios.
- Depósito de combustible y elementos auxiliares diseñados para evitar el derrame de combustible en caso de colisión (coches como el Ford Pinto se hicieron famosos por descuidar esta precaución).
- Aviso automático a centro de emergencias después de un accidente (opcional en algunos vehículos estadounidenses).
- Puertas diseñadas para una fácil apertura después del accidente.
- Hebillas del cinturón de seguridad de fácil apertura.
- Llevar herramientas de seguridad en caso de emergencia⁴⁷.

3.2. COMUNICACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.

Liderar acciones comunicacionales se considera hoy por hoy como unos de las herramientas que mejor contribuyen a formar una decisión u opinión frente a las características de cualquier producto o servicio, es de esta manera que la seguridad vial no puede quedarse al margen de ello, incidir en acciones comunicacionales será la principal acción a considerar en el presente plan, dichas esfuerzos comunicacionales buscarán despertar ante el público objetivo usuario de la vía el instinto de autoprotección y prevención al hacer uso de ella, así mismo deberán brindar orientación e información pertinente para formar en nuestra sociedad una cultura de respeto por las normas viales.

Se considerará ello una prioridad, por lo que diseñara e implementará un programa comunicacional conformado por diversas campañas mediáticas de seguridad vial a través de los principales medios de difusión masiva durante

⁴⁷ [http://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Informes_de_error.subst:Aviso referencias Seguridad vial](http://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Informes_de_error.subst:Aviso_referencias_Seguridad_vial)

el periodo de vigencia del presente plan, las cuales se orientaran a combatir las causas que generan las colisiones de tránsito o las situaciones que las promuevan⁴⁸.

3.3. IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA DE LA SEGURIDAD VIAL NACIONAL.

Se tiene conocimiento claro de los aspectos principales que vulneran la seguridad vial nacional, entre los principales aspectos podemos mencionar;

a) La situación económica del país. Ello obliga a que el gobierno priorice la orientación de los recursos a las diferentes necesidades sociales que demanda el país y en sectores distintos a la seguridad vial.

b) Infraestructura Vial desatendida; La falta de una cultura preventiva o de mantenimiento a las vías dentro del ámbito de las ciudades son una constante que ciertamente incide en la proliferación de áreas de concentración de colisiones. La responsabilidad directa recae en las autoridades competentes como son las municipalidades provinciales y distritales.

d) Falta de fiscalización; A la fecha existe una insuficiente capacidad de control por parte de las autoridades policiales orientado a fiscalizar las normas de tránsito de ámbito urbano o del sistema vial nacional.

e) Vacíos en el sistema legal; En la actualidad existe debilidad en el sistema jurídico que posibilita la libertad de aquellas personas que violando las normas de tránsito generaron la muerte de un inocente, así mismo diversos mecanismos legales tales como las “acciones de amparo” son siempre usados por empresas para permitir la operación de sus flotas cuando dichas unidades no cuentan con condiciones mínimas de seguridad para la prestación de algún servicio de transporte de pasajeros.

f) Ausencia de una cultura vial; la falta de una cultura de respeto por las normas de tránsito vigentes es diariamente una constante en todos los niveles de nuestra sociedad, así como principios de autoprotección, actitudes

⁴⁸ CNSV Plan De Seguridad Nacional 2007 - 2011.

defensivas o de prevención de colisiones ello se ve claramente graficado día a día en los comportamientos irresponsables de los usuarios de las vías.

g) Parque Automotor antiguo y obsoleto; la existencia de un parque automotor obsoleto y/o en mal estado, sumado a la antigüedad promedio del mismo son factores que no contribuyen a la reducción de los índices de siniestralidad en nuestras vías (15 años para vehículos particulares y 22.5 años para vehículos destinados al transporte público de pasajeros).

h) Desconocimiento de las Normas; El elevado porcentaje de desconocimiento de las normas de tránsito y/o principios básicos de seguridad vial por parte de jóvenes hasta adultos usuarios de las vías se debe en gran medida a la ausencia de criterios formativos en materia de valores por el respeto de las normas de convivencia en sociedad, como lo son las normas de tránsito, en el sistema educativo nacional.

3.4. PRINCIPIOS DE LA SEGURIDAD VIAL.

Los principios fundamentales que guían la Seguridad Vial son:

- La defensa de la vida humana y la consolidación de una cultura de respeto por las normas de convivencia social, específicamente por aquellas disposiciones que permiten garantizar la seguridad de los usuarios de las redes viales (peatones, ciclistas, conductores y pasajeros).
- El valor de la acción concertada dirigida a mejorar las condiciones de seguridad vial en el país. Ello supone que los principales actores involucrados en este campo: el Estado, el sector privado y la sociedad civil en su conjunto, además de cumplir con los roles que les corresponde, articulen esfuerzos en pro de un objetivo común.

3.5. EL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN BOLIVIA.

En el transcurso de los últimos años se han incrementado accidentes tránsito en vías de manera sensible en el transporte automotor terrestre, generando inseguridad ciudadana y siendo la seguridad un derecho fundamental de las personas, establecido inciso a del artículo 7 de la constitución política estado,

siendo deber ineludible del estado proteger el ejercicio de los derechos libertades, y garantizar la seguridad la paz la tranquilidad respeto de las garantías individuales y sociales personas.

El gobierno nacional tiene firme decisión precautelar seguridad medios transporte terrestre, a través plan seguridad vial permitiendo que las instituciones estatales competentes realicen acciones coordinadas orientadas a la prevención de accidentes tránsito, toda vez que la seguridad interna de los estantes y habitantes de nuestro país uno de los pilares del plan nacional desarrollo, este mandato debe ser canalizado a través de la emisión de normas específicas.

3.5.1. PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN CARRETERAS 2007 – 2011.

3.5.2. ANTECEDENTES.

La seguridad vial se ha constituido en un problema de urgente y global solución. En este marco las naciones unidas han tomando conciencia de que el incremento de la accidentalidad vial, afecta a la población mas vulnerable del planeta de menores ingresos de los países en vías desarrollo, convirtiéndose en una verdadera amenaza de la salud pública.

La urgencia de actuar para reducir las muertes por esta causa, permitió celebrar en ginebra una reunión de los jefes de transporte de las cinco comisiones económicas regionales de las naciones unidas quienes acordaron reforzar sus estudios y proyectos dirigidos al tema.

Las lesiones y muertes causadas por los accidentes de tránsito constituyen un problema global que afecta a todos los sectores de la sociedad. Este grave problema no ha recibido debida atención en los últimos años, debido a la falta información y una deficiente apreciación de la magnitud del daño que este ha causado.

Sin embargo, los países de altos ingresos han sido capaces de reducir en un 50% sus accidentes en la última década, lo cual muestra que es posible tomar acciones para aminorar el problema. En este sentido, la organización

mundial de la salud OMS ha preparado un informe revisado y enriquecido por diversas entidades de las naciones unidas, para hacer un diagnóstico de la situación actual.

En los países de vías de desarrollo la mayoría de los afectados por los accidentes corresponden a la población de menores ingresos, peatones, ciclistas, niños, y pasajeros de transporte público. Estas personas tienen un menor acceso a atención médica oportuna lo que contribuye a la gravedad de las secuelas, de las lesiones y una mayor probabilidad de muerte; más del 50% del total de muertes afecta a personas jóvenes y adultos, jóvenes entre los 15 y 44 años y además dos tercios del total corresponde a hombres y solo un tercio a mujeres, lo que trae como consecuencia que los fallecimientos representan un alto costo en términos de pérdida de ingresos familiares y producción económica.

Las naciones unidas resolvieron abordar el tema globalmente recomendando a la OMS y a las comisiones regionales tomar acciones concretas para ayudar a los países a enfrentar esta verdadera crisis de la salud pública.

La organización mundial de la salud recomendó que se adoptaran medidas para que se disminuya el número de muertos y heridos en las vías de tránsito de todo el mundo.

Las colisiones en las vías de tránsito son la segunda de las principales causas de muerte a nivel mundial, entre los jóvenes de 5 a 29 años de edad, y la tercera entre la población de 30 a 40 años.

Los hechos de tránsito dejan cada año un saldo de 1,2 millones de muertos y de hasta 50.000 más de personas heridas o discapacitadas. Si no se actúa inmediatamente para mejorar la seguridad vial, se calcula que el número de las defunciones causadas por los hechos de tránsito aumentará en un 80% en los países de ingresos bajos y medios de aquí a 2020. Asimismo el sufrimiento humano causado por las colisiones en las vías de tránsito es enorme: por cada víctima hay familiares, amigos, y comunidades que deben

afrontar las consecuencias físicas, psicológicas, y económicas de la muerte, los traumatismos o la discapacidad de un ser querido.

3.5.3. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD VIAL.

De acuerdo a los datos generales, el problema de la accidentalidad vial tiende a empeorar, lo que representa, una seria crisis global de la salud pública acrecentada por el vertiginoso aumento de la tasa del parque vehicular de los países en vías de desarrollo. Este escenario estima que los accidentes de tránsito en los próximos años sean la segunda causa morbilidad y muerte en los países menos desarrollados, en contraste de los países desarrollados, cuyos esfuerzos por hacer mas segura su vialidad va dando frutos día a día.

De manera general, los factores de riesgo han sido identificados en cierto número de factores que inciden en la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito tales como:

- El Incumplimiento de las normas de tránsito.
- El exceso de velocidad en la conducción.
- El consumo de bebidas alcohólicas.
- El diseño inadecuado de las vías y su grado de deterioro.
- La falta de señalización en las carreteras.
- La no utilización de dispositivos de seguridad.
- La falta de implementación de tecnología apropiada, equipamiento y medios en los operadores de seguridad, entre otros.

En el marco conceptual del fenómeno arriba descrito, permite inferir que la aplicación del presente plan se constituye en una respuesta interinstitucional, integral y sostenible para enfrentar al problema desde los factores de mayor incidencia de ocurrencia a fin de neutralizar las probables amenazas o riesgos de los elementos de tránsito (elemento humano, vehículo y vía).

3.5.4. PROBLEMÁTICA DE LA SEGURIDAD VIAL.

Una de las principales causas de mortalidad en nuestro país son los accidentes de tránsito, ocasionados por imprudencias de los conductores y peatones; desperfectos mecánicos y deficientes condiciones de las carreteras, de las redes fundamental, departamental y municipal. A esto se agrega también factores adversos de orden ambiental y climático.

Entre las causas más comunes de los accidentes de tránsito, se encuentran el consumo de alcohol que se acentúa en las fiestas de fin año, carnavales, entradas folklóricas, fiestas departamentales, efemérides nacionales, departamentales entre otras.

La situación de seguridad vial en Bolivia es muy adversa. Algunos estudios anteriores mostraron que alrededor de 1.000 personas mueren y 6.000 resultan heridas anualmente en los más de 30.000 accidentes que ocurren en el país anualmente. Estos datos nos colocan en una situación muy desfavorable en cuanto a la accidentabilidad en Latinoamérica.

De acuerdo al informe de la administradora boliviana carreteras ABC, en Bolivia, uno de los mayores problemas sociales es el de la elevada accidentalidad vial, la cual ocasionado, entre 1997 y al año 2000 un promedio anual de 885 personas muertas y un promedio anual de 6119 heridos, sin que hasta el momento exista una verdadera conciencia sobre la gravedad de asunto que afecta a la comunidad nacional⁴⁹.

Ante la urgencia de resolver estos problemas de inseguridad en las vías públicas, principalmente en carreteras, el ministerio de gobierno a través del vice ministerio de seguridad ciudadana, plantea como alternativa de solución a estos problemas de ejecución del:

“Plan nacional de seguridad vial en carreteras” como parte de las medidas, inmediatas destinadas a dar soluciones a los problemas que se vienen presentando.

3.5.5. PRINCIPALES PROBLEMAS.

⁴⁹ http://www.wabgovbo/memorias/-/plan_estrategico/contextohtml.

La naturaleza del fenómeno es compleja; sin embargo, se puede discriminar en la generalidad de los hechos intervienen con mayor frecuencia las siguientes causas:

Educación y capacitación:

- Falta de formación en manejo defensivo de los conductores.
- Carencia de acreditación de escuelas de conductores.
- Ausencia de temas de seguridad vial en los planes de estudio del sistema educativo nacional y sus diferentes niveles educación.
- Ausencia de principios de conducta responsable en la sociedad con respecto al tránsito (a nivel escolar).
- Falta de difusión de medios educativos y comunicativos, en temas relacionados a la seguridad vial.

Normativa:

- Carencia de actualización de la normativa respecto a la incorporación de penas más drásticas para los consumidores de alcohol conductores que exceden velocidad, conductores que realizan maniobras peligrosas.
- Falta de incorporación de medidas coercitivas para los propietarios de medios transporte.
- Falta de regulación de tiempos de viaje como mecanismo de control.
- Carencia de legislación vigente respecto a los requisitos de los motorizados y empresas para la otorgación de licencias de operación.
- Falta medidas coercitivas para el retiro temporal y definitivo de los motorizados y en su caso de la empresa, por la acumulación de reiteradas faltas y otros.
- Ausencia de revisión del sistema penalidades que induzca conductas de seguridad.
- Falta de desarrollo de programas de reeducación como sanción (licencia puntos).

Información:

- Falta de información ciudadana para contribuir en el proceso de investigación.
- Ausencia de cualificación de la difusión de las estadísticas de accidentes de tránsito.
- Falta de políticas dirigidas a la obligatoriedad de difusión de información educativa por los medios de comunicación en la calidad de gratuidad.

Condiciones de la vía:

- Falta de actualización, mejoramiento y la adecuación de las vías a las normas internacionales en las diferentes categorías.
- Inexistencia de señalización de las carreteras primarias y secundarias.
- Falta de mantenimiento periódico de las carreteras con carácter obligatorio por el órgano competente.
- Inexistencia de criterios de seguridad para el diseño de vías y espacios públicos.

Tecnología:

- Falta de una red informática de comunicación para la acumulación de información, detección, alerta y atención de hechos tránsito.
- Falta de visores ópticos en terminales de buses y lugares críticos de mayor riesgo de ocurrencia de hechos de tránsito, que permita monitorear a los usuarios y operadores.
- Falta de un programa de difusión pública sobre el comportamiento ante los accidentes.

Medidas control:

- Precarios y en algunos casos inexistencia de medios de fiscalización permanente y sostenible, por parte de la superintendencia y el vice ministerio de transportes.

- Falta de una política gubernamental de un sistema de prevención y control de riesgos de origen vial.

Recursos:

- Carencia de recursos económicos para la investigación en seguridad vial.

3.5.6. VISIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL.

La Política de seguridad vial se orienta a generar un ambiente de seguridad en las carreteras del territorio nacional, para que los chóferes, usuarios puedan transitar con mayor seguridad vial y prevención de accidentes, orientado a las condiciones del bienestar vial.

3.5.7. MISIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL.

El viceministerio de seguridad ciudadana, en coordinación con los organismos responsables de la seguridad vial y las organizaciones sociales, deben planear, coordinar, ejecutar, evaluar los programas y proyectos de seguridad vial a fin proteger a los usuarios y transportistas la vida y sus patrimonios, promoviendo la “cultura de la seguridad vial”.

3.5.8. OBJETIVO DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL.

Reducir el índice de accidentes en las carreteras precautelando la seguridad de los usuarios y peatones, ejerciendo controles efectivos y permanentes por parte de las unidades encargadas, así como un proceso de educación y prevención hacia la “cultura de la seguridad vial”, 2007 – 2011.

3.5.9. ESTRATEGIAS DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL.

Implementación inmediata del plan de emergencia en seguridad vial, en su primera etapa operativa, con todos los medios y recursos disponibles, para un mejor control en carreteras, que rearticula de manera inmediata el accionar de la policía nacional mediante sus organismos operativos, que tendrán como articulador para el control a el viceministerio de seguridad ciudadana y de manera conjunta con la participación de otros entes involucrados en la seguridad vial.

De manera coordinada se ejecutará el plan nacional de seguridad vial, controlando las *tres áreas principales*, elemento humano, vehículos y vías, por medio de acciones que *contemplan cuatro áreas principales* que son: Área normativa, Área operativa y de control, Área educativa y Área de equipamiento.

3.5.9.1. ÁREA NORMATIVA:

Esta contempla el cumplimiento de las disposiciones legales en vigencia.

3.5.9.2. ÁREA OPERATIVA Y DE CONTROL:

Esta Contempla las acciones de seguimiento y control permanente al transporte público inter departamental e internacional de situaciones de riesgo en su actividad diaria.

3.5.9.3. ÁREA EDUCATIVA:

Esta contempla tres niveles:

- Información sobre derechos de usuarios sobre seguridad, vial implementado el uso de la línea gratuita para denuncias de los usuarios del transporte público y lugares donde opera la policía caminera en casos de contingencia.
- Capacitación permanente de las situaciones de riesgo a transportistas en el transporte de pasajeros, mediante cursos de manejo defensivo; capacitación a diferentes instituciones sobre seguridad vial, obligaciones y responsabilidades de los usuarios del transporte público.
- Comunicación la producción de medios didácticos y audiovisuales sobre los problemas, soluciones y acciones que debe tomar el usuario, que hace uso del transporte público por medios de comunicación en prensa.

3.5.9.4. ÁREA DE EQUIPAMIENTO:

Se refiere a la implementación equipamiento infraestructura necesaria aplicación plan nacional seguridad vial carreteras.

4. EDUCACIÓN VIAL.

La Educación Vial es parte de la Educación Social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y la Seguridad Vial.

La ley general de transporte en su artículo 188. La define a la educación vial como el medio fundamental para evitar accidentes de tránsito, para lo cual las autoridades competentes elaborarán la normativa específica para el funcionamiento de centros de enseñanza para conductores. Programarán actividades educativas y coordinarán con los medios de comunicación la transmisión de mensajes referidos a la educación vial.

La falta de educación vial refleja un problema tiene que ver con el lado humano del conductor, la desidia y descuido de estos que muchas veces conducen en estado de ebriedad y falta de conocimiento de las leyes de tránsito⁵⁰.

4.1. OBJETIVO DE LA EDUCACIÓN VIAL.

La Educación vial tiene por objeto desarrollar en el ciudadano en su condición de conductor, pasajero o peatón las aptitudes, destrezas, hábitos y el interés necesario para que disponga de mayor pericia, conocimiento, equilibrio mental; actúe de manera inteligente y razonable; comprenda y respete las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito y transporte terrestre y así contribuya a prevenir y evitar accidentes viales.

4.2. RECURSOS DIDÁCTICOS PARA LA EDUCACIÓN VIAL.

Los recursos didácticos en la Educación Vial son elementos que forman parte de la programación educativa e intentan una adecuación de los aprendizajes viales teóricos a una realidad vial personalizada.

El diseño de los recursos didácticos de Educación Vial en distintos soportes (impresos, audiovisuales, informáticos...) permiten ser empleados según las realidades concretas de los destinatarios.

⁵⁰ Proyecto De Ley General De Transportes. FBDM Artistas – Políticas.

Para adecuar los recursos didácticos a cada destinatario, se tendrán en cuenta las capacidades de los grupos de receptores de los programas didácticos en los que se actúa. Cada grupo de destinatarios puede utilizar unos recursos de Educación Vial diseñados especialmente para cada grupo, y que formen parte de programas de Educación Vial dirigidos a colectivos específicos como ser : Niños Jóvenes Adultos. Del mismo modo, los mediadores (padres, profesores, etc.) podrán encontrar en este sitio diferentes recursos dirigidos específicamente a los colectivos sobre los que van a intervenir: Padres, Profesores, Policía Local y Otros Profesionales.

De acuerdo con la Ley General de Transportes en su Artículo 100. La educación, es de prioridad la inclusión de temas de educación vial en la currícula de educación formal y alternativa en todos sus niveles y modalidades, como competencia del nivel central del Estado, y su Artículo 101.- Dispone que los medios masivos de comunicación audiovisual o impresa, locales y nacionales deberán asignar espacios gratuitos para la difusión de mensajes, spots, cuñas radiales u otros, sobre aspectos de educación vial y prestación de servicios de transporte público, a solicitud del nivel central del Estado, gobiernos autónomos departamentales y municipales de acuerdo a normativa específica, estos artículos están en concordancia con el Artículo 22 que establece que Los gobiernos autónomos municipales tienen las siguientes competencias exclusivas: a) Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano en toda la jurisdicción municipal. b) Efectuar el registro del derecho propietario de los vehículos automotores legalmente importados, ensamblados o fabricados en el territorio nacional. Los gobiernos autónomos municipales remitirán al nivel central del Estado, la información necesaria en los medios y conforme a los parámetros técnicos determinados para el establecimiento de un registro centralizado, integrado y actualizado para todo el país. c) Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana. Y e) El transporte urbano, ordenamiento y educación vial,

administración y control del tránsito urbano, se lo ejercerá en lo que corresponda en coordinación con la Policía Boliviana.

4.3. REGLAS BÁSICAS PARA LA EDUCACIÓN VIAL.

En el marco de estas políticas de seguridad vial es de capital importancia la educación vial de todos los ciudadanos para compartir de forma cívica el medio vial. En este sentido, seguidamente expondremos las reglas básicas para los programas de educación vial, que son:

- **Confianza:** Todos tenemos la confianza de que tanto los peatones como los conductores en general respetaran las normas de tráfico, que son válidas para todos. No respetar dichas normas y derechos puede repercutir en nuestra vida y en la de los demás.
- **Compartición:** Compartir con otros usuarios (peatones, ciclistas, resto de conductores, etc.) las vías públicas requiere el desarrollo de la capacidad para prever los movimientos y maniobras de los demás, evitando ser sorprendidos y reaccionando de forma adecuada y segura. Es lo que se denomina “conducción defensiva”.
- **Prudencia:** Según el diccionario, la prudencia es una de las cuatro virtudes cardinales, que consiste en discernir y distinguir lo que es bueno o malo, para seguirlo o para huir de ello. Con relación a la circulación, una conducta prudente es aquella que valora las circunstancias del conductor, el vehículo y la vía y en función de ellas adapta su comportamiento.
- **Compromiso:** Con relación a la circulación vial todos podemos enseñar y aprender. Realmente la fórmula más eficaz de mejorar la seguridad vial iría desde la implicación activa de todos y cada uno de los ciudadanos respecto a su círculo familiar, profesional y de amistades. Una actitud comprometida puede salvar vidas. El silencio, nunca.
- **Atención:** La conducción de un vehículo es una actividad compleja, que requiere la utilización de todos nuestros sentidos al máximo nivel.

Se han contabilizado hasta 50.000 acciones posibles en el desarrollo de la misma, algunas de ellas muy peligrosas y que requieren altos niveles de concentración y atención. Conviene, por tanto, poner en alerta todos los sentidos y, muy especialmente, tener la vista a punto, pues, por los ojos se recibe el 90 % de la información que el conductor necesita.

- **Protección:** Suscribimos pólizas de seguros de vida, de vivienda, de automóvil. Queremos seguridad en las condiciones de trabajo. Instalamos sistemas de seguridad para proteger los bienes y propiedades. Procuramos invertir en algo seguro y apostar sobre seguro. Sin embargo, a veces olvidamos abrochar el cinturón de seguridad en cualquier recorrido y en todos los ocupantes utilizar el casco y llevar a los niños con el sistema de retención apropiado a pesar de que seguros de vida gratuitos, que pueden llegar a disminuir entre un 40 y un 60% el número de muertos y heridos.
- **Respeto:** En teoría somos socialmente educados. Cedemos el paso en el ascensor, respetamos la fila en el cine, pedimos permiso para pasar y agradecemos los gestos de cortesía.

Sin embargo, tras un vehículo, el anonimato, la impunidad o el deseo de llegar cuanto antes, nos hace olvidar que la circulación no es competición. Las buenas maneras aumentan la seguridad y mejoran los niveles de urbanidad entre los ciudadanos. Las normas de tráfico tienen su principal razón de ser en la protección contra los accidentes y en facilitar la fluidez circulatoria⁵¹.

4.4. INSTRUMENTOS QUE APOYAN A LA SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL.

La definición del concepto de educación y seguridad vial ha tenido varias acepciones con el transcurrir de los años. Fue en noviembre de 1982 a

⁵¹ BAEZA Adell Cristina. FERNANDEZ Jimenez Manel. Seguridad Vial Para Trabajadores Motoristas. Editorial Mapfre. Pág. 183-185.

través de la Comisión de Integración Institucional de Educación Superior de la Región Centro Occidental (Decreto Presidencial No. 42) cuando se unificó criterios en torno a este importante tema. Según la comisión, la educación vial se define como el proceso de aprendizaje a través del cual se adquieren conocimientos, desarrollan habilidades, destrezas, actitudes y forman hábitos para asegurar un comportamiento adecuado en el conductor, pasajero y peatón que le permita actuar de manera sensata y razonable en el escenario vial, al comprender y respetar las leyes, reglamentos y normas que regulan el tránsito y el transporte terrestre para prevenir accidentes viales.

Educar a los niños, niñas y adolescentes; orientar y mantener informados a los adultos para que cada uno desde su propia condición: conductor, pasajero, peatón, sea capaz de comprender que ellos son los propios responsables del cuidado de su propia vida en la vía pública, como asimismo, de respetar y cuidar de la vida de los otros, especialmente de aquellos que están a su cargo, es el propósito central de la educación y seguridad vial⁵².

De las consideraciones generales realizadas hasta el momento se puede establecer que los instrumentos que más apoyan a la educación y seguridad vial, son las leyes, los cuales como instrumentos legales en nuestro país son: La Ley General de Transporte, Código de Transito y su Reglamento y otras normas locales emitidas por gobiernos competentes que crean necesario regular la circulación de vehicular.

4.5. CARACTERIZACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS ACCIDENTES.

Esta sección se ha realizado utilizando como fuente de información principal, pero no única, la base de datos de accidentes en los que al menos un motociclista se ve involucrado y es víctima. Los resultados del análisis nos indican cuándo ocurren los mismos, cómo, qué vehículos se ven involucrados, dónde se producen y qué otros factores afectan tanto a la

⁵² AGUILERA, ELIO R. 2005. “La seguridad vial no es accidental”. Marzo. Ministerio de Educación y Deportes. CIAPEV. Caracas, Venezuela.

siniestralidad como a la lesividad del accidente. El estudio se ha realizado tanto para zona urbana como para carretera y como resumen final se presenta el patrón de accidentalidad de cada una de las zonas. Los datos analizados se han segmentado en tres grupos: herido leve, herido grave y muerto, sólo herido grave y muerto, y sólo muerto.

4.5.1. ANÁLISIS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Los accidentes de tránsito constituyen un problema mundial por el impacto en la salud, los costos y porque las tendencias observadas indican para los próximos años un aumento significativo que lo ubicará entre las 10 primeras causas de enfermedad y trauma

En Bolivia, la características en la evolución de su perfil epidemiológico más algunas evidencias encontradas, inducen a pensar que el problema de accidentes de tránsito constituye un serio desafío para la salud pública debido a las características contextuales del país entre las que se destacan las condiciones de pobreza, las deficiencias de infraestructura vial, deficiencias de educación de la población y las características topográficas donde se ubican las ciudades, caminos y carreteras interdepartamentales.

Esta preocupación ha motivado la elaboración de la presente investigación fruto del esfuerzo compartido entre el Ministerio de Salud y Deportes, la Policía Nacional y la Organización Panamericana de la Salud; a fin de identificar la situación de los accidentes de tránsito en los últimos 5 años; conocimiento que seguramente contribuirá a emprender acciones en un marco de integralidad y multisectorialidad respecto a la seguridad vial en el país.

No cabe duda, como lo señala la Organización Mundial de la Salud, que la seguridad vial no es accidental sino el resultado consciente de numerosos sectores y actores incluyendo la sociedad en su conjunto. Por ello, esta investigación, aparte de propiciar abogacía hacia el tema, proporciona los insumos necesarios para la toma de decisiones en niveles correspondientes.

En la seguridad que en el corto y mediano plazo, se observarían cambios importantes, ponemos en sus manos y a su consideración, los resultados más relevantes del estudio llevado a cabo en el primer cuatrimestre del 2004.

4.5.2. DATOS DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE SALUD.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud, cada día, hasta 140.000 personas se lesionan en las carreteras y calles del mundo. Más de 3.000 mueren y unas 15.000 quedan discapacitadas de por vida. Las cifras resultan alarmantes y aún lo son más las tendencias observadas. Si persisten, para el 2020 se estima un crecimiento en un 60%, con lo que los traumatismos por accidentes de tránsito se habrán convertido en un factor principal de la carga mundial de morbilidad y lesiones (ocuparían el tercer lugar en una lista de las 10 enfermedades o traumas más frecuentes).

En Bolivia, cambios significativos en los últimos 20 años relacionados con la mayor esperanza de vida, la declinación de algunas enfermedades infecciosas y la persistencia de otras, la urbanización acelerada, la migración interdepartamental, la emergencia de enfermedades no transmisibles, entre otras; están determinando una transición epidemiológica particular con la coexistencia de problemas infecciosos y de otros como los traumatismos y muertes por accidentes de tránsito que necesariamente impacta en el perfil de salud de la población boliviana.

Es con esta preocupación, y con el propósito de impulsar respuestas integrales al problema, que se ha decidido llevar adelante la presente investigación a fin de conocer la magnitud y principales características del comportamiento de los accidentes de tránsito ocurridos en los últimos 5 años. El estudio descriptivo se realizó a nivel nacional, departamental y local, partir de información estadística disponible de la Policía Nacional y otra obtenida a través de metodología cualitativa aplicada en escenarios institucionales y de la comunidad organizada.

Los hallazgos encontrados en la investigación se han dispuesto en 4 puntos: “Legislación existente”, “Magnitud del problema” -que comprende la situación

de los accidentes de tránsito en el país en los últimos 5 años y la situación de los accidentes de tránsito en departamentos más concentrados y con mayor frecuencia de hechos de tránsito-, “Lo cualitativo del problema desde la percepción de los diferentes actores involucrados” y; “Vías y puntos de conflicto nacional y locales”.

Algunos resultados relevantes indican que la tasa de mortalidad para el año 2003 alcanza a casi 7 x 100.000 habitantes indicador muy próximo a los de la Región de las Américas, mismos que se encuentran entre 12 y 16 x 100.000 habitantes.

Las estimaciones realizadas permite inferir que 55 accidentes se producen por día en Bolivia y 2,5 por hora; con las implicaciones consiguientes de gastos, muertes, heridos y seguramente -luego de un tiempo- personas discapacitadas que requerirán de servicios de rehabilitación con los costos adicionales que ello conlleva.

Aparentemente la “imprevisión del conductor”, la “embriaguez al conducir” y el “exceso de velocidad”, son las razones más frecuentes para la producción de hechos de tránsito. Solo en un 2.5% existen razones mecánicas y otras causas mal definidas que podrían considerarse como hechos fortuitos; por lo que en más del 90% de los casos existe alguna responsabilidad y comportamiento humano (factores de riesgo) sobre el cual podrían dirigirse acciones de prevención.

En más de la mitad de los hechos denunciados y atendidos por la Policía Nacional, los accidentes ocurren en “cruce de calles” y “cruce de avenidas”, lo cual estaría indicando la naturaleza predominantemente urbana de este problema.

El departamento de La Paz, tiene una tasa de mortalidad muy por encima de la tasa nacional, la misma que alcanza a 12 x 100.000 habitantes para el 2003, con un número de muertos y heridos que superan por mucho a los otros departamentos del país. Sin embargo, el departamento de Pando, llama la atención con tasas muy elevadas que se mantuvieron así en los

últimos 5 años entre 28 y 55 x 100.000 habitantes. Esto seguramente atribuible al predominio de vehículos motocicletas, usadas como transporte público, en los cuales no se observa la aplicación del Código de tránsito sobre uso de cascos de seguridad.

Según los datos obtenidos, las personas heridas en accidentes de tránsito ocurridos en La Paz, Santa Cruz y Cochabamba, representan más del 70% de todos los heridos registrados en el país en los últimos 5 años. La mayoría de ellos corresponden al sexo masculino y mayores de edad, lo cual estaría sugiriendo el gran impacto del problema en la población económicamente activa.

Temas también identificados en la investigación están referidos a la normativa legal en vigencia y su aplicación, la educación vial de peatones y pasajeros, la falta de sistemas de información y vigilancia en el sector salud, la carencia de un mecanismo de respuesta organizada para la emergencia de los servicios de salud, particularmente los de atención primaria; y la falta de estrategias locales que unan esfuerzos institucionales para responder integralmente al problema, entre otros aspectos.

No obstante el esfuerzo desplegado y debido a limitaciones en las fuentes de información, quedan varios temas por investigar como el costo de bolsillo de las víctimas, la discapacidad por accidentes de tránsito, la identificación de segmentos poblacionales de víctimas y grupos etéreos, características de conductores, entre otros.

4.5.3. PROBLEMA DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.

Considerando que los accidentes de tránsito a nivel de la región de las Américas y a nivel mundial producen innecesarias muertes y discapacidades que afectan a personas, familias y comunidades - que pueden evitarse -; es fundamental conocer la situación de los accidentes de tránsito en Bolivia a fin de encarar esfuerzos y acciones de seguridad vial.

Los accidentes de tránsito constituyen sucesos ocurridos en vía pública terrestre, en el que interviene uno o más vehículos y de los que resultan

daños a las personas y/o a las cosas, derivan de situaciones fortuitas (ajenas a la voluntad del agente), de situaciones relacionadas con la imprudencia, negligencia e inobservancia de las leyes, o de situaciones dolosas (el agente ha previsto el daño).

En las carreteras de todo el mundo mueren al año al menos medio millón de personas y unos 15 millones sufren lesiones por accidentes de tránsito. Las cifras de heridos varían mucho según la población y la densidad del tráfico, así como el grado de aplicación de las medidas preventivas y correctivas.

Por lo general, se producen más muertes en las carreteras rurales, donde la velocidad es más elevada que en las zonas urbanas, pero las lesiones graves que precisan estancia en un hospital son al menos el doble en las vías urbanas, donde el tráfico es más problemático.

Por lo que se refiere a la distancia recorrida, los motoristas, los ciclistas y los peatones tienen más riesgo de muerte o lesiones.

4.5.4. FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LOS ACCIDENTES.

Según diversas investigaciones a nivel mundial, la mayor parte de los accidentes son debidos a errores humanos; el mal estado de la calzada y los fallos del vehículo, en menor medida, son las otras dos causas de accidentes. Los principales errores humanos son: velocidad excesiva para las condiciones de la carretera, no ceder el paso en los cruces, distancia de seguridad demasiado reducida, adelantamientos indebidos y percepción o enjuiciamiento equivocados de la situación que se presenta. El deterioro de la percepción como consecuencia del consumo de alcohol es otro factor de importancia. Las deficiencias de la carretera que son factores básicos de los accidentes son: mal diseño del trazado y del control en los cruces, señalización inadecuada, mala iluminación de la vía, superficies resbaladizas y obstrucciones por vehículos mal estacionados. Los principales fallos del vehículo se deben a defectos en neumáticos, frenos y luces, consecuencia casi siempre de un inadecuado mantenimiento.

4.5.5. MEDIDAS CORRECTIVAS.

En ingeniería, educación y legislación se han desarrollado importantes medidas correctivas orientadas a mejorar la seguridad vial. Se refieren tanto a la seguridad primaria (reducción de accidentes) como a la seguridad secundaria (lesiones menos graves). La investigación ha desempeñado un papel esencial en la comprobación y evaluación de estas medidas a fin de garantizar el uso más eficaz posible de los recursos.

4.5.6. INGENIERÍA VIAL.

Son ya muchos los países que aplican medidas de bajo coste para resolver los “puntos negros” (lugares en los que hay numerosos accidentes). La reducción de accidentes que se consigue es notable (no es infrecuente llegar a las tres cuartas partes), y las ventajas económicas son varias veces el coste de las medidas en su primer año de aplicación. Algunos sistemas que han tenido éxito son los cambios del trazado en cruces para definir con más claridad las prioridades (el empleo de circunvalaciones o glorietas es corriente en muchas ciudades), el uso más generalizado de marcas en la carretera para delimitar los carriles, y zonas de parada para los vehículos que van a efectuar un giro, mejora en la resistencia al deslizamiento sobre superficies húmedas, iluminación más uniforme en las calles y señales de orientación, información y aviso más visibles y legibles.

En algunos países se ha demostrado que se consiguen mejores resultados cuando se adopta un enfoque sistemático para resolver el problema de la reducción de accidentes, y en los procedimientos se han incluido partes de las carreteras y zonas enteras. La gestión o administración de la seguridad en las áreas urbanas ha logrado una reducción del 15% de las lesiones en una zona completa, estableciendo en primer lugar una jerarquía de vías según su función: para tráfico de tránsito, distribución local del tráfico y acceso a zonas residenciales. A continuación se han aplicado las medidas de seguridad oportunas según las necesidades: reducir los conflictos y facilitar los desplazamientos, controlar la velocidad y el aparcamiento o estacionamiento de vehículos, reservar zonas a peatones y ciclistas en las

vías más utilizadas, y establecer una velocidad de 30 km/h en determinadas zonas, como zonas residenciales o de juego. En este último caso se añaden medidas de mejora medioambiental y de reducción del tráfico.

4.5.7. MEDIDAS DE PROTECCIÓN.

Las medidas de protección más comunes son el cinturón de seguridad, el airbag y las protecciones para niños. El empleo del cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte y de lesiones graves en un 45%. La publicidad ha tenido un papel fundamental a la hora de aumentar su empleo, pero para conseguir un efecto absoluto es preciso el respaldo de la legislación. La legislación sobre el uso obligatorio se introdujo por primera vez en el estado de Victoria, Australia, en 1971. En la actualidad casi todos los países tienen leyes que obligan a utilizar el cinturón de seguridad, y en algunos se ha logrado una tasa de cumplimiento del 90%. Otras medidas de protección que están consiguiendo respaldo son la utilización del casco en motos y bicicletas (una vez más siguiendo el ejemplo de Victoria), el uso de barreras protectoras contra choques en la zona central de las vías de alta velocidad y recubrir los objetos rígidos de los laterales de la carretera (postes, pies de las señales, pilares de puentes y árboles). Se han conseguido muchos avances en la búsqueda de una mayor protección para los peatones y los ciclistas que tienen contacto con vehículos de motor, pero aún no se han explotado a conciencia algunas posibilidades prometedoras.

4.5.8. APLICACIÓN DE LAS LEYES DE TRÁNSITO.

La aplicación de las leyes tiene un papel de peso en la mejora de la seguridad vial. La actuación de la policía en este sentido es más eficaz cuando cuentan con la ayuda de la tecnología y cuando las leyes parecen aceptadas por la mayoría de los usuarios. Las reducciones más notables del número de accidentes como consecuencia de la aplicación de la ley están relacionadas con la conducción y el alcohol. Todas las leyes que han resultado adecuadas se han basado en limitar la cantidad de alcohol en sangre, situándola en 0,3; 0,4; 0,5 o 0,8 g/l; incluso 0,0 g/l en Escandinavia.

Conducir ebrio es la causa de más del 50% de los accidentes de tráfico, por lo que las legislaciones de muchos países están limitando la alcoholemia máxima tolerable. No cabe más que recordar que a partir de 0,5 g/l los trastornos del comportamiento son evidentes, en 2,0 se produce un sueño profundo (coma etílico) y en 3,0 la muerte por intoxicación etílica aguda.

4.5.9. EDUCACIÓN Y FORMACIÓN.

En este campo no son tan obvias las pruebas de la reducción de lesiones, ya que las medidas correctivas son a largo plazo y resultan más difíciles de evaluar. No obstante, hay claras indicaciones de la conveniencia de programas escolares en los que participen los padres y de las ventajas de incluir en el plan de estudios la educación para la seguridad vial. Hay iniciativas más recientes con un nuevo enfoque de la educación y la formación de los conductores jóvenes, puesto que hoy se reconoce que la formación basada en el conocimiento no es suficiente: formar para percibir los peligros y cambiar las actitudes se consideran elementos importantes para conseguir unos conductores más prudentes.

4.5.10. CONTROL DE TRÁFICO.

Control de tráfico, sistema de gestión del tráfico o tránsito rodado que aplica las normas, reglamentos y métodos del tráfico, tales como señales, signos y marcas para reducir la congestión o atasco de vehículos y la contaminación atmosférica y para favorecer la seguridad y la movilidad de los peatones, por lo general en zonas urbanas muy pobladas. En las ciudades más pequeñas, donde el tráfico es menor, se utilizan métodos de control y técnicas de gestión similares pero más sencillas.

4.5.11. TENDENCIAS ACTUALES.

En los últimos años se presta una mayor atención al movimiento fluido de los vehículos de transporte público y se tiende a compartir los automóviles. Son objetivos que están alcanzándose de diversas formas. Hay carriles para la utilización exclusiva del autobús y, en algunas ciudades, para automóviles con más de un ocupante; las calles del centro de la ciudad pueden

reservarse sólo a autobuses o a determinados tipos de vehículos. También se usan sistemas de señales de tráfico que detectan y dan preferencia a los autobuses. El uso general de las autopistas se restringe mediante las autopistas de peaje para reducir la contaminación atmosférica y la circulación.

4.5.12. CIFRAS DE ACCIDENTES EN EL PAIS GESTIÓN 2011.

De enero a octubre de 2011, se produjeron en promedio 17 atropellos de peatón por día en Bolivia. Según la Fundación para la Seguridad Vial, esta cifra aumentó en relación con 2010.



Después de La Paz, en Santa Cruz se registra la mayor cantidad de peatones arrollados. Cochabamba ocupa el tercer lugar, según datos oficiales. Detrás de este número se halla la falta de educación vial y la imprudencia de los choferes, y las secuelas que deben arrastrar las víctimas. Datos oficiales del Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana indican que en los 10 primeros meses de 2011 se produjeron 5.079 atropellos a peatón en el país, que divididos por la cantidad de días de este periodo (304) da una media de 16,7.

En 2011, La Paz presenta la mayor incidencia de atropellos (2.393), casi seis por día; le sigue Santa Cruz (826) con dos por día y Cochabamba (603) con uno por día (Ver infografía).

El estudio Accidentes de Tránsito en Bolivia, quinquenio 1999-2003, propiciado por la Organización Panamericana de la Salud, muestra una tendencia creciente de este tipo de accidente: 3.057 en 1999, 3.138 en 2000, 3.508 en 2001, 3.180 en 2002 y 3.753 en 2003.

Roxana Bustillos, presidenta de la Fundación para la Seguridad Vial, dijo que cada año este tipo de hechos de tránsito ha ido incrementando. En 2005 se tenían cerca de 800 casos en La Paz y de 2.000 en todo el país. “¿Por qué se producen más accidentes en las ciudades del eje troncal? Esto se debe a que cuentan con mayor parque automotor. En cambio en Beni y Pando, si bien se dan casos, no son muchos”.

Rosario Venegas, fiscal de materia asignada al Organismo Operativo de Tránsito de La Paz, informó que el año pasado atendió 182 casos de imputación. De ese total, 165 fueron presentados por víctimas de accidentes de tránsito, entre ellos atropello a peatón, que sufrieron lesiones. “*Hubo como 30 personas muertas y 135 con lesiones gravísimas*”. Añadió que entre el 3 y 4 de enero de 2012 atendió cinco casos de peatones atropellados.

El coronel Carlos Gutiérrez, comandante del Organismo Operativo de Tránsito de La Paz, señaló como las principales causas de accidente la falta de educación de los peatones y la inobservancia de la señalización y normas viales de la que son culpables los conductores. “*Hay una falta de cultura, los peatones cruzan las calles sin tomar previsiones; se bajan de un vehículo y cruzan la calle, muy pocos usan el paso peatonal y no se cuidan*”.

Sin embargo, aún hay otra causa identificada por la Fundación para la Seguridad Vial que explicaría la alta incidencia de accidentes de tránsito y atropello en la ciudad de La Paz: las calles estrechas, que fueron habilitadas como de doble vía y por donde los buses de gran tamaño se suben a las veredas.

En relación con los hechos de tránsito en Cochabamba, el teniente coronel Carlos Ayala, jefe de *la División de Accidentes*, indicó que de los 603 atropellos que se reportaron en los primeros meses de 2011, es notorio el incremento de los que fueron provocados por motocicletas.

“Se ha triplicado el número de motos en nuestra ciudad. Ha habido bastante atropello de motociclistas a peatones y la razón se dio por exceso de velocidad, como la ciudad es plana (la topografía), ellos corren”.

Según el diagnóstico Accidentes de Tránsito en Bolivia, la “imprevisión del conductor”, la “embriaguez al conducir” y el “exceso de velocidad”, son las razones más frecuentes de los hechos de tránsito. “Sólo en un 2,5% existen razones mecánicas; por lo que en más del 90% de los casos existe alguna responsabilidad y comportamiento humano”.

La Autoridad de Fiscalización y Control de Pensiones y Seguros, informó de que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de enero a septiembre del año anterior, desembolsó \$us 7,8 millones para cubrir las reparaciones por accidentes de tránsito, dentro de los cuales se encuentran los atropellos a peatón.

Bolivia encuentra en la franja roja debido a que 55 accidentes se producen por día en el país y 2,5 por hora, con las implicaciones consiguientes de gastos, muertes, heridos y seguramente personas discapacitadas que requerirán de servicios de rehabilitación con los costos adicionales ello conlleva” para el Estado, según el diagnóstico Accidentes de Tránsito en Bolivia, del quinquenio 1999-2033⁵³.

4.5.13. ACCIDENTES DE MOTOCICLETAS EN EL DEPARTAMENTO DE LA PAZ.

Durante el 2011 se registraron 133 accidentes de tránsito con motocicletas involucradas y el dato comprende solamente los accidentes ocurridos en La Paz.

⁵³ www.la-razon.com.bo. La Razón / Micaela Villa / La Paz 05:31 / 08 De Enero De 2012

La mayor parte de quienes resultaron heridos en estos hechos, no llevaban el casco de seguridad obligatorio para este tipo de motorizados y algunos ni siquiera contaban con el SOAT.

La cantidad de motocicletas se ha incrementado y para evitar accidentes con pérdida de vidas humanas o heridos, cada conductor de motocicleta debe, obligatoriamente, llevar casco de seguridad.

Esto será controlado por la Unidad Operativa de Tránsito que, además, controlará que estos vehículos cuenten con el SOAT o seguro obligatorio contra accidentes de tránsito el cual tiene un costo para una motocicleta es de 190 bolivianos.

En nuestro país, las motocicletas están sujetas a las mismas leyes y disposiciones que regulan a los demás motorizados; el Decreto 25785 establece que los propietarios de motocicletas están en la obligación de contar con el SOAT y el Código de tránsito establece que los conductores y acompañantes, irán provistos del casco de seguridad, aprobado por el Organismo Operativo de Tránsito.

Además, la norma de tránsito determina que los motociclistas deben contar con licencia categoría "M" y las motos deben llevar placa de control en lugar visible y con las mismas características que cualquier otro vehículo.

Este tipo de motorizados no puede llevar paquetes, bultos, ni objetos que impidan al conductor mantener ambas manos en el manubrio; tampoco pueden circular por las aceras y paseos públicos destinados a peatones ni podrán circular entre carriles, ni entre filas de vehículos, debiendo conservar su respectiva columna.

Las motocicletas son vehículos vulnerables y expuestos a mayor siniestralidad y a peores accidentes que otro tipo de motorizados, tanto porque no disponen de la seguridad de un casco o no respetan las reglas, por ello deben contar con el SOAT y tomar las precauciones debidas⁵⁴.

⁵⁴ <http://elmonticulo.com/wpMontic/2012/01/2011-133-accidentes-de-motos-solo-en-el-centro-paceno>.

4.5.14. DIEZ FALLAS CRÍTICAS QUE PRODUCEN ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Entre las diez fallas críticas que producen accidentes de tránsito tenemos a las siguientes⁵⁵:

1. Exceso de velocidad.
2. No ceder el derecho de paso.
3. Conducir demasiada cerca del vehículo que va adelante.
4. Conducir entre dos canales (aunque no estén señalados).
5. Efectuar viajes inadecuados.
6. Adelantamiento inadecuado.
7. Hacer caso omiso de las normas de tránsito terrestre.
8. Retroceder sin asegurarse que la vía este libre.
9. Manejo temerario (imprudente, irresponsable)
10. Frenos defectuosos.

5. LEGISLACIÓN COMPARADA.

5.1. ANÁLISIS DEL TRÁNSITO VEHICULAR EN AMERICA LATINA.

Todos los países de la región cuentan con cuerpos normativos integrales que regulan lo relativo al tránsito vehicular. En general, ellos se dividen en títulos y capítulos, incluyen un glosario de términos y tratan sobre reglas generales de tránsito, requisitos para obtener licencias de conducir, medidas de seguridad, normas de circulación para peatones, automotores, motonetas, bicicletas y vehículos de tracción a sangre, registro automotor, señales de tránsito; asimismo, establecen infracciones y sanciones.

La mayoría de las disposiciones de tránsito datan del decenio de 1990 (Argentina, Ecuador, Brasil, El Salvador, Guatemala, México, Panamá y Venezuela). Colombia ha promulgado una nueva ley recientemente y Honduras y Nicaragua se encuentran en proceso de hacerlo. Paraguay

⁵⁵ <http://www.me.gov.ve> –Segundo Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial.

cuenta con el Reglamento de Tránsito de 1947, la República Dominicana con una Ley de Tránsito de 1967,

Cuba con el Código de Vialidad y Transporte de 1987, y Bolivia con el Código de Tránsito de 1978.

Dichas normas han sido en alguna medida reformadas y completadas por nuevas disposiciones.

5.1.1. EDUCACIÓN VIAL Y PROGRAMAS DE PREVENCIÓN.

Todas las leyes de tránsito hacen referencia expresa a la necesidad de implementar planes de educación vial. Muchas de ellas disponen que la educación vial deba ser incorporada a los distintos niveles de enseñanza en las escuelas, como es el caso de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Perú y Venezuela. Algunas normas establecen entidades que específicamente se dedican al tema, como el Consejo Federal de Educación Vial en la Argentina, el Consejo Nacional de Tránsito de Bolivia, la Dirección Nacional de Educación Vial en Costa Rica, el Consejo Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de Panamá y el Departamento de Educación Vial de Asunción, Paraguay. Al respecto, se desconocen resultados concretos sobre si la educación vial ha sido efectivamente incorporada al programa escolar de enseñanza en cumplimiento de lo que prescriben las normas legales.

Todos los países estudiados implementan en alguna medida programas de prevención dirigidos a la población para que se adopten comportamientos tendientes a evitar daños y lesiones a conductores y transeúntes. Con frecuencia, las campañas de educación y seguridad vial están a cargo de los ministerios de transporte, la policía de tránsito, los ministerios de educación o salud, o de organizaciones no gubernamentales. Existen programas nacionales, provinciales o estatales y municipales.

Los programas encontrados suelen hacer algún tipo de referencia general a los altos índices de lesiones y muertes a consecuencia del tránsito vehicular, cifras que suelen surgir de datos aportados por los cuerpos de policía de

tránsito. Solo se encontró el Plan Nacional de Prevención de Accidentes: 1995–2000 de Costa Rica, que contiene una memoria que detalla estadísticas de accidentes y figuras que exponen las causas de las lesiones, muertes y daños materiales ocasionados en accidentes de tránsito, sus principales protagonistas, consecuencias y mortalidad, entre otros datos⁵⁶.

Con respecto a la evaluación de los programas preventivos, no se encontraron datos o cifras concretas que expresen el resultado de los mismos. Ello fue ya destacado en un estudio publicado en 1998 por la Organización Panamericana de la Salud sobre evaluación regional de políticas y programas para prevenir y actuar en caso de lesiones no intencionales⁵⁷. Dicho documento menciona que solo se evaluaron los resultados de 35% de los programas implementados.

5.1.2. MEDIDAS DE SEGURIDAD.

Toda la legislación analizada hace referencia a normas de circulación vehicular, como adelantamientos, distancias entre vehículos, cruces, giros, paradas, estacionamiento y uso de luces. *En general, se regula lo relativo a la circulación de automóviles, bicicletas, motocicletas, ciclomotores y vehículos de tracción.* El tránsito de vehículos de transporte público está en algunos casos incluido en las leyes de tránsito y en otros regulados por una norma aparte. En mayor o menor medida, todas las disposiciones incluyen requisitos básicos de seguridad vehicular, como luces, bocinas, frenos, neumáticos, suspensión, dimensiones y equipos de emergencia.

En relación con el uso de cinturón de seguridad, el mismo es obligatorio solo para el conductor y quienes viajen en los asientos delanteros en Argentina, Chile, Colombia, Cuba, El Salvador, México, Panamá, República Dominicana y Uruguay, y para todos los ocupantes del vehículo en Brasil, Costa Rica,

⁵⁶ Costa Rica. Consejo de Seguridad Vial, Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Memoria del Plan Nacional de Prevención de Accidentes: 1995–2000. Primera edición. Gullá Imprenta: San José de Costa Rica; 1997.

⁵⁷ Pan American Health Organization, The University of North Carolina Injury Prevention Research Center. Regional reconnaissance of policies and programs to prevent and respond to unintentional injuries. PAHO: Washington, DC; 1998.(HCP/HCN/98.05).

Ecuador, Perú y Venezuela. Con respecto al transporte de niños, en general se dispone que los menores de 12 años deban viajar en los asientos traseros (Argentina, Brasil, El Salvador y Uruguay). Tal medida es obligatoria en Colombia y Venezuela para los menores de 10 años, en la República Dominicana para los menores de 8 años y en México para los menores de 5 años. No se encontraron normas al respecto en las leyes de tránsito de Bolivia, Chile, Cuba, Ecuador, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay y Perú.

El uso de sillas de seguridad es obligatorio en Costa Rica para menores de 4 años y en El Salvador para menores de 2 años o niños cuyo peso no exceda los 15 kg. En el Brasil, los menores de 12 años y de altura inferior a 1,50 m deben usar un sistema de retención adaptado a su peso. Si el vehículo no lo tuviera, deben usar cinturón de seguridad siempre que sea mayor de 3 años. Los menores de 3 años deben ser transportados con un sistema de retención adaptado a su tamaño y peso.

En Colombia, los menores de 2 años deben viajar en el asiento trasero sentados en una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación al asiento, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor. No se encontraron normas que dispongan el uso obligatorio de bolsas de aire (airbags) en los países de la región.

En relación con los dispositivos de seguridad para motocicletas, en general se requiere el uso de luces, espejos retrovisores y material o chalecos reflectantes. El uso de casco para el conductor y acompañante es obligatorio en todos los países de la región. No se encontraron normas sobre el tema en Honduras y Cuba. El uso de protector visual es exigido por las legislaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, México, Uruguay y Venezuela. Con respecto a las bicicletas, en general se exige el uso de luces de noche y material reflectante. El uso obligatorio de cascos para ciclistas está contemplado solo en el Ecuador, México y Colombia, donde su uso debe ser regulado por el Ministerio de Transporte. La obligatoriedad de portar chalecos reflectantes se

prescribe en todos los países estudiados, aunque no se encontraron disposiciones al respecto en Bolivia, Cuba, Honduras y México.

Otro aspecto fundamental en materia de seguridad vial es la tendencia de los conductores a usar teléfonos celulares y a fumar o comer mientras conduce. En este sentido, todas las normas jurídicas analizadas son claras al exigir, utilizando distinto lenguaje, que quien conduce debe mantener el permanente dominio sobre el vehículo (México) o que deba llevar siempre ambas manos al volante (Perú). La pérdida de control del vehículo por tal causa es considerada una conducta negligente o culposa y hace responsable al conductor por los daños que pudiera ocasionar. El uso generalizado de teléfonos celulares y el alto índice de secuelas por daños que sobrevienen ha hecho que muchos países impongan sanciones expresas a quienes conduzcan hablando por teléfono como es el caso de Argentina, Colombia, Cuba, Guatemala, México y Perú.

Las inspecciones técnicas de automotores son fundamentales para garantizar el funcionamiento y la seguridad de los vehículos. Las autoridades de tránsito, al habilitar o registrar automotores en forma periódica, deben retirar de circulación aquellos que no se ajusten a las disposiciones en la materia. Los textos consultados exigen en general una inspección previa a la habilitación vehicular, pero no en todos los casos se exige con carácter periódico. Los que sí la exigen son Argentina, Brasil, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela. En algunos casos, dicha revisión está dispuesta y regulada localmente, como en el Uruguay, o se aplica a vehículos específicos, como aquellos dedicados al transporte de pasajeros en el caso del Paraguay.

5.1.3. REQUISITOS PARA CONDUCIR.

Todas las normas analizadas disponen que sea necesario obtener una habilitación, registro o licencia para conducir. La misma es otorgada en distintas categorías que indican grados de dificultad y riesgo según se trate

de conducir motocicletas, automóviles, vehículos de transporte de pasajeros o camiones. Se suelen otorgar también licencias especiales para conducir vehículos pesados de uso agrícola o transportar materiales peligrosos.

En general, los requisitos básicos para conducir son comunes en todos los países. Es necesario saber leer y escribir, certificar que se reúnen ciertas características psicofísicas y aprobar un examen teórico y práctico. Algunos países exigen un certificado de antecedentes penales o de buena conducta (Argentina y Bolivia), haber completado cursos de capacitación (Colombia, El Salvador y Panamá) o no haber sido detenido por ebriedad (Honduras). Cuando se trata de otorgar licencias para conducir vehículos de pasajeros o camiones con acoplados o de gran capacidad de carga, se requieren cursos especiales o tener determinados años de experiencia utilizando licencias de categorías más bajas, como es el caso de Costa Rica y el Ecuador.

La edad mínima para conducir en los países de la región es de 18 años, salvo cuando los padres o tutores otorguen autorización especial o para conducir ciclomotores o motocicletas de baja cilindrada; en esos casos se requiere tener 16 años. Solo en la Argentina se permite obtener licencia para conducir automóviles a los 17 años.

La mayoría de las normas en estudio exigen que se realicen exámenes físicos y psicológicos para determinar si una persona se halla en condiciones de conducir como requisito previo a otorgar la licencia. Este es el caso de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela. En México, quien solicite una licencia debe manifestar en declaración jurada que se encuentra en condiciones físicas y psíquicas de manejar. En Guatemala solo se exige una prueba visual y en Panamá se efectúa un examen psicológico solo a los conductores que aspiren a obtener una licencia profesional. Todos los países exigen también que se realicen exámenes teóricos prácticos de manejo; no se encontraron normas al respecto en Cuba y Nicaragua.

5.1.4. TRÁNSITO PEATONAL.

Todas las normas de tránsito analizadas regulan los derechos y deberes de los peatones. Los conductores están obligados a respetar a los transeúntes y a considerar su vulnerabilidad cumpliendo con los derechos de paso establecidos. Estos, a su vez, deben comportarse adecuadamente en la vía pública cumpliendo en detalle lo normado, entre lo que se suele incluir circular por las aceras, veredas, pasos elevados o puentes peatonales, atravesar calles con cuidado, por sendas peatonales cebras, y obedecer los semáforos peatonales y demás señales. Las normas de tránsito y los principios generales de responsabilidad prescriben, en general, que el peatón es responsable por los daños y perjuicios que cause en su obrar imprudente y en contravención con las disposiciones legales en la materia.

Como se mencionara, todas las leyes de tránsito regulan la circulación peatonal; sin embargo, el énfasis en aplicar sanciones y la atención de la policía de tránsito se orienta más a los conductores de vehículos que a los transeúntes. El incremento de la desobediencia a esas leyes como importante causa de lesiones no intencionales ha hecho que muchas normas incorporen sanciones específicas para los peatones, aunque queda por evaluar si las autoridades encargadas del control de tránsito las imponen efectivamente.

5.1.5. CONSUMO DE ALCOHOL Y OTRAS SUSTANCIAS.

Un aspecto crucial a considerar en materia de seguridad vial es el consumo de alcohol y sustancias estupefacientes o psicotrópicas en niveles que alteran la capacidad de mantener el control del vehículo. Se denomina alcoholemia a la determinación de la cantidad de alcohol que se encuentra en la sangre circulante. La misma se expresa en cifras de miligramos de alcohol por ciento o en gramos de alcohol por mil. Varias normas fijan los límites máximos permitidos de contenido de alcohol en la sangre, como Chile, Costa Rica, México y el Uruguay. En otros casos la fijación de dichos valores es delegada a instituciones como el Consejo Nacional de Tránsito en

el Brasil y el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en Colombia.

En general, se considera que las manifestaciones iniciales o signos precoces de embriaguez comienzan a presentarse con cifras de alcoholemia superiores a 50 mg/l de sangre (Argentina, Chile, Costa Rica). En Colombia, con la entrada en vigencia de la nueva Ley de Tránsito en noviembre de 2002, se ha reducido el nivel de alcoholemia de 50 mg/l de sangre a 40 mg/l de sangre, que es el índice más bajo registrado en la región. México y el Uruguay fijan niveles mínimos de alcoholemia de 80 mg/l de sangre.

Todas las normas consultadas establecen sanciones para quienes conduzcan en estado de intoxicación. Las mismas consisten en multas, retención de la licencia de conducir por distintos períodos, inmovilización del vehículo y prisión. Conducir bajo la influencia de sustancias es, además, un agravante para el incremento de una eventual condena penal; en materia civil, se suele presumir la culpabilidad del conductor intoxicado.

En relación con los controles preventivos, la mayoría de las normas autoriza a la policía a solicitar a los conductores que se sometan a un examen para establecer si se encuentran en estado de intoxicación. No se localizaron disposiciones al respecto en Bolivia, Cuba, Paraguay, República Dominicana y Venezuela. En Costa Rica, por ejemplo, el conductor puede escoger la clase de prueba a la que va a ser sometido entre las disponibles.

El analizador de alcohol o alcoholímetro, que mide la cantidad de alcohol en la sangre por medio del aliento, es muy eficaz para la prevención. Su funcionamiento puede ser digital o de aguja y pueden medir hasta 400 mg de alcohol por decilitro de sangre. Sin embargo y no obstante su utilidad y el hecho de que la mayoría de los países de la región contemplen su utilización, su uso efectivo depende de que la policía de tránsito en cada región o localidad los haya podido adquirir. En tal sentido, es necesario establecer planes de financiamiento para su compra y programas de capacitación para los agentes que los utilizan.

Varias normas establecen que quien se niegue a los exámenes preventivos se presume alcoholizado (Argentina, Ecuador, Perú). La norma venezolana dispone que se presume, salvo prueba en contrario, que el conductor que se encuentre bajo los efectos de alcohol, sustancias psicotrópicas estupefacientes es culpable de los daños, lesiones o muerte que ocasione y prohíbe la publicidad que estimule al consumo de bebidas alcohólicas en la vía pública.

5.1.6. REGISTROS DE COLISIONES.

La capacidad de adoptar medidas correctivas que determinen una disminución efectiva en las lesiones y muertes ocasionadas por el tránsito vehicular depende en gran parte del aporte de las estadísticas. Entre los países estudiados, solo las normas de tránsito de la Argentina, Colombia, México, el Uruguay y Venezuela contemplan la organización y funcionamiento de un registro unificado de colisiones y atropellos por vehículos. No obstante y con deficiencias y aciertos, todos los países cuentan en alguna medida con estadísticas en la materia. Las fuentes fundamentales de datos de accidentes son la policía de tránsito, las historias médicas de las salas de emergencia, las actas de defunción de los registros públicos y los datos recabados por las compañías de seguro.

5.1.7. MANTENIMIENTO DE CALLES, CAMINOS, Y SEÑALIZACIÓN

El mantenimiento de calles y caminos es muy importante en la prevención de colisiones. *El libro Seguridad de tránsito. Aplicaciones de ingeniería para reducir accidentes*⁵⁸, cuestiona la creencia común de que 90% de las colisiones y atropellos por vehículos son causados por el factor humano, y que las únicas soluciones son la educación, la fiscalización y el castigo de conductores y peatones. Hay estudios que indican que la inadecuación de los vehículos, la señalización, y la construcción y mantenimiento de las vías y aceras son factores que contribuyen a generar lesiones o defunciones por

⁵⁸ Gold, Philip Anthony. Seguridad de tránsito. Aplicaciones de ingeniería para reducir accidentes. Washington, DC: Banco Interamericano de Desarrollo; 1998. (Disponible en: <http://www.iadb.org/exr/pub/pages/book.asp?id=104#conten>).

accidentes de tránsito. Ello indica que es posible reducir significativamente el número de colisiones por medio de la ingeniería de tránsito y generar grandes ahorros sociales, independientemente de la existencia de cambios en la conducta de las personas en el tránsito.

Dicha publicación menciona también que, comparadas con los programas de educación y fiscalización del tránsito, las inversiones en ingeniería de tránsito representan ciertas ventajas. En primer lugar, los resultados son inmediatos y comprobables, lo cual difícilmente ocurre con las campañas publicitarias o con los programas de educación vial. En segundo lugar, los resultados tienden a ser duraderos y menos dependiente de la inversión continua de recursos humanos.

Las normas de tránsito de la región disponen que corresponda al Estado el mantenimiento de las calles y caminos públicos. Ello significa que el Estado es responsable en caso de que se produzca daños, lesiones o defunciones como consecuencia de la omisión de cumplir con dicho deber. Lo propio sucede cuando la autoridad estatal o la empresa privada contratada para hacer arreglos o construcciones no colocan los carteles indicadores necesarios para evitar colisiones en las zonas de trabajo.

Todos los países de la región tienen normas relativas a la señalización y disponen que la colocación de señales y su mantenimiento es responsabilidad de las autoridades viales.

Si una empresa privada está a cargo del mantenimiento de caminos mediante el sistema de peaje, es responsable de la colocación y mantenimiento de señales, así como de asegurarse de que las rutas en concesión se encuentren en buenas condiciones para el tránsito. Cabe señalar, sin embargo, que la falla de diseño, construcción, estado o señalización de dichos caminos debe ser causa determinante del accidente para generar la responsabilidad de la empresa concesionaria; de lo contrario, solo podría acarrear sanciones administrativas impuestas por la entidad estatal de control.

5.1.8. SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

Es innegable que los vehículos terrestres pueden causar daño. Las lesiones y defunciones provocadas por la circulación de vehículos constituyen uno de los problemas más graves de salud pública; ello ha dado lugar a múltiples esfuerzos en materia de prevención, mejora en la asistencia a las víctimas, gestación de proyectos y legislación. Sin embargo, el número de accidentes generados por el tránsito vehicular es cada día mayor, con alta mortalidad: estos accidentes representan la causa más importante de secuelas traumáticas.

Las colisiones de vehículos entre sí y de estos con peatones pueden generar responsabilidad civil, penal y administrativa. La responsabilidad civil se configura con la concurrencia de una serie de elementos, como el daño en la persona de alguien o en las cosas de su dominio o posesión causado por la acción u omisión intencional o negligente de una persona física o los dependientes de una persona jurídica. Probado el nexo causal, la obligación indemnizatoria se extiende al conductor y al propietario del vehículo en forma solidaria.

La responsabilidad penal surge toda vez que el accionar de una persona se encuadra en una conducta descrita como punible en los códigos o disposiciones criminales. Las colisiones vehiculares suelen producir lesiones o muerte que son tipos legales sancionados y, con distintos agravantes y atenuantes, pueden dar lugar a las penas de prisión o reclusión.

Existe también una responsabilidad administrativa ante las autoridades de tránsito por transgredir las normas respectivas, la que puede ocasionar sanciones que van desde multas, suspensión y pérdida de la licencia hasta la retención del vehículo. El riesgo generador de responsabilidades civiles susceptibles de ser asegurado, no así la responsabilidad penal.

Dentro de la teoría general de la responsabilidad civil, el automotor es considerado un objeto riesgoso y, en consecuencia, quien crea el riesgo debe soportar el costo o responder por las consecuencias del riesgo creado.

Una forma de liberarse del riesgo o de la incertidumbre de causar un daño es traspasarlo a otro a cambio del pago de una suma de dinero por medio de lo que se denomina contrato de seguro. Dicho seguro puede ser obligatorio, cuando es exigido por las autoridades como una condición para poder circular, o voluntario cuando es contratado sin que medie exigencia legal.

El seguro tiene por fin que la víctima reciba una compensación a través del desplazamiento del costo de los daños del causante asegurado a una compañía de seguros hasta el límite de lo que hubieran pactado en el contrato de seguro de responsabilidad civil voluntario o hasta el límite fijado por las normas en el caso del seguro obligatorio.

La importancia social del seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que producen daños es indudable. En principio, soluciona el problema de la insolvencia o solvencia limitada de gran parte de los causantes potenciales de daños para compensar integralmente a las víctimas. Además, tal insolvencia afecta la economía de los servicios de salud que tienen que brindar atención a los lesionados que no cuentan con seguro médico.

La mayoría de los países de la región contemplan un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que generan daños; es el caso de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela. El Uruguay no cuenta con un seguro obligatorio y no se encontraron normas al respecto en Cuba, Haití, Honduras y el Paraguay.

Los seguros obligatorios suelen tener un precio único, pero en Costa Rica por ejemplo, el Instituto Nacional del Seguro clasifica los vehículos por riesgo y establece una prima variable. En general, esos seguros operan con topes máximo e independientemente de la culpa del conductor responsable del siniestro. Por lo común, cubren responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados y, a veces, cubren daños materiales en

forma limitada. En todos los casos incluyen gastos médicos, también hasta un límite establecido. El sistema de topes máximos de compensación no implica que la víctima no pueda demandar al causante del daño o al propietario del vehículo por el monto restante hasta cubrir el total.

Todos los seguros garantizan un mínimo de riesgo cubierto pero, pese a lo que las normas prescriben, el funcionamiento de los seguros no es siempre eficiente ni cubren todas las necesidades preparatorias de las víctimas potenciales cuando se consideran las particularidades del tránsito terrestre en la región. El problema fundamental es el bajo índice de automotores asegurados, la circulación de vehículos con pólizas vencidas y la situación de las víctimas abandonadas por conductores que no es posible identificar.

Dichos problemas han sido encarados solo por Colombia y Costa Rica, que establecen un sistema de compensación para las víctimas de vehículos no asegurados o con póliza vencida, y por Bolivia, el Brasil y Colombia, que cubren parte de los gastos ocasionados a las víctimas de vehículos dados a la fuga.

En relación con el funcionamiento efectivo de los seguros obligatorios consagrados en normas legales, cabe destacar que la vigencia del Seguro Único de Vehículos Automotores en México, que debió haber comenzado en 1998, ha sido pospuesta indefinidamente. Lo propio sucede en Panamá, donde el seguro fue establecido en 1993. En el Ecuador, El Salvador, Guatemala y Nicaragua no ha sido posible encontrar datos sobre la vigencia efectiva de los seguros obligatorios⁵⁹.

6. POCOS PAÍSES QUE CUENTAN CON UNA LEGISLACIÓN INTEGRAL Y BIEN APLICADA SOBRE SEGURIDAD VIAL.

En numerosos países, la adopción y la aplicación práctica de leyes de tránsito parecen dejar mucho que desear. La elaboración de instrumentos legislativos en esta materia y la ejecución eficaz de los mismos son cruciales

⁵⁹ Pan American Health Organization, The University of North Carolina Injury Prevention Research Center. Regional reconnaissance of policies and programs to prevent and respond to unintentional injuries. PAHO: Washington, DC; 1998.(HCP/HCN/98.05). Pag. 63 – 68.

para combatir la conducción bajo los efectos del alcohol y el exceso de velocidad, así como para fomentar el uso del casco, del cinturón de seguridad y de dispositivos de retención para niños. Según se desprende de la encuesta realizada para el informe, únicamente el 15% de los países cuentan con un conjunto completo de leyes que abarcan los cinco factores de riesgo principales.

En general el grado de cumplimiento de las normas centradas en esos factores de riesgo es bajo, lo que apunta a la necesidad de asegurar una mayor observancia de las leyes de seguridad vial. Para lograr esa meta, hace falta mostrar la debida voluntad política y dotar a las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley de suficientes recursos humanos y financieros para preparar actividades eficaces de mejora de la observancia. Las intervenciones que se conciban en esta esfera deberán recibir una buena difusión, ser sostenibles e ir acompañadas de las oportunas medidas y sanciones para los casos de infracción.

6.1. APLICACIÓN EFICAZ DE LA VELOCIDAD.

Según las recomendaciones de los estudios realizados para un control eficaz de la velocidad, el límite máximo en zona urbana no debe exceder los 50 km por hora; en las zonas donde los usuarios vulnerables de la vía pública están especialmente expuestos, incluso se recomienda fijarlo en 30 km por hora.

- Menos de una tercera parte de los países participantes aplican límites de velocidad de 50 km por hora, o incluso inferiores, y facultan a las autoridades locales para reducirlos en caso de necesidad.
- Sólo el 9% de los países han calificado de satisfactoria la observancia de los límites de velocidad establecidos por su legislación nacional.

6.2. CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL.

Conducir bajo los efectos del alcohol incrementa no sólo el riesgo de sufrir un accidente sino también la probabilidad de que éste tenga un desenlace mortal o cause traumatismos graves. El riesgo de verse implicado en un siniestro aumenta considerablemente cuando la concentración de alcohol en

sangre es superior a 0,04 gramos por decilitro (g/dl). En muchos países con una buena trayectoria en materia de seguridad vial, la tasa límite es de 0,05 g/dl.

Únicamente el 15% de los países cuentan con un conjunto completo de leyes que abarcan los cinco factores de riesgo principales.

6.3. SOLUCIONES A LA CONDUCCIÓN BAJO EFECTOS DEL ALCOHOL.

- Más del 90% de los países cuentan con leyes que regulan la conducción bajo los efectos del alcohol, pero sólo un 49% prevén legalmente una tasa límite de alcoholemia igual o inferior a 0,05 g/dl.
- Sólo un 11% de los países establecen límites de alcoholemia inferiores para los conductores jóvenes o noveles, pese a que se recomienda reducir las tasas para estos grupos, que corren un riesgo mayor de sufrir un accidente de tránsito cuando conducen bajo los efectos del alcohol.
- Todos los países deben tener en vigor leyes nacionales sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y asegurar el cumplimiento de las mismas.
- Las leyes relativas al alcohol al volante deben establecer tasas máximas de alcoholemia de 0,05 g/dl y prever límites más bajos, de 0,02 g/dl, para los conductores jóvenes y noveles.

6.4. UTILIZACIÓN DEL CASCO EN MOTOCICLETAS.

Los conductores de motocicletas que usan casco pueden reducir sus probabilidades de morir en cerca de un 40% y el riesgo de sufrir traumatismos graves en más de un 70%. Los cascos deben cumplir una norma reconocida de seguridad; también es fundamental abrocharlos correctamente para que surtan el máximo efecto.

En más del 74% de los países, la utilización del casco es obligatoria para los conductores y pasajeros de vehículos de motor de dos o tres ruedas, en todas las vías de tránsito, con independencia de la cilindrada.

Un 43% de los países no establecen normas de homologación para los cascos.

Sólo el 40% de los países tienen en vigor leyes sobre la utilización del casco en motocicletas que se aplican tanto a los conductores como a los pasajeros y que exigen que los dispositivos en cuestión se ajusten a una determinada norma nacional o internacional.

6.5. SOLUCIONES PARA EL USO DEL CASCO EN LA CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS.

- Todos los países deben tener en vigor y hacer cumplir leyes que exijan la utilización del casco en vehículos de motor de dos o tres ruedas, para todos los ocupantes, tipos de motor y categorías de carrera.
- Los países deben exigir que los cascos se ajusten a una norma de seguridad nacional o internacional⁶⁰.

7. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA ENCUESTA REALIZADA.

En el presente trajo de investigación se hizo uso de las encuestas con preguntas mixtas las cuales están conforman por combinación de preguntas abiertas y cerradas.

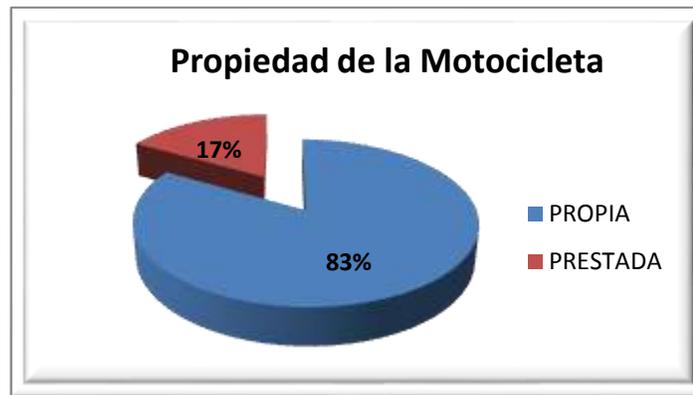
La presente encuesta fue realiza a 30 personas con residencia en el municipio de Luribay, en ellos se utilizo el "Muestreo Determinístico Intencional", en el cual todos los elementos muestrales de la población serán seleccionados bajo estricto juicio personal del investigador⁶¹.

Luego de haber realizado las encuestas, se obtuvo los siguientes resultados:

1. ¿La motocicleta que usted que utiliza es?

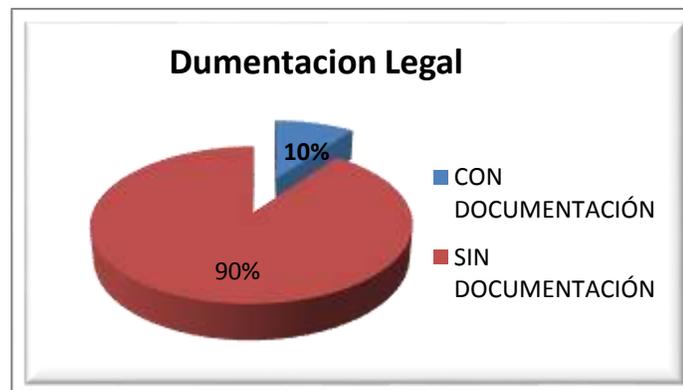
⁶⁰ Informe Sobre La Situación Mundial De La Seguridad Vial Resumen Ww.Who.Int/Violence_Injury_Prevention/Road_Safety_Status/2009. Pág. 4 - 6.

⁶¹ HERNANDEZ Roberto, FERNÁNDEZ Carlos BAPTISTA Pilar, "Metodología de la Investigación". Edit. McGraw-Hill, México 1999, Pág. 209.



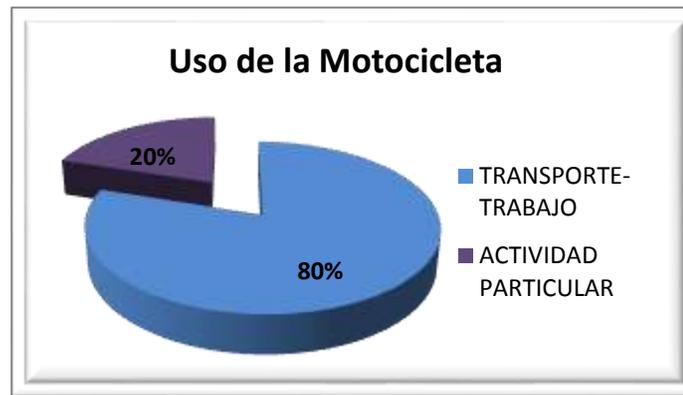
De los datos obtenidos, de 30 encuestados, el 83% de personas respondieron que la motocicleta que utiliza es de su propiedad, mientras que el 17 % de personas respondieron que la motocicleta que utilizan no es de su propiedad.

2. ¿La motocicleta que usted maneja cuenta con la Documentación legal?



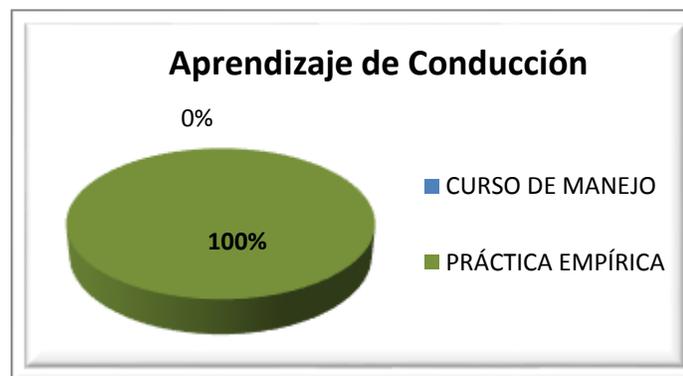
De los datos obtenidos, de 30 encuestados, el 90% de personas respondieron que la motocicleta que utiliza no cuenta con documentación Legal, mientras que el 10 % de personas respondieron que la motocicleta que utilizan tiene toda la documentación Legal.

3. ¿Cuál es el uso que le da a la motocicleta que conduce?



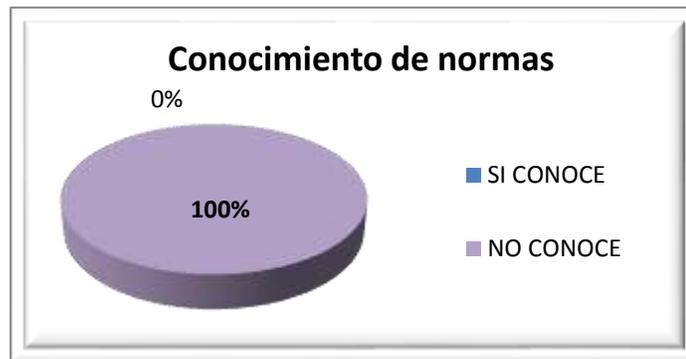
De los datos obtenidos, de 30 encuestados, el 80% de personas respondieron que la motocicleta que utiliza les sirve como medio de transporte para su trabajo, mientras que el 10 % de personas respondieron que la motocicleta que utilizan es para un uso particular solo como transporte casual.

4. ¿Cómo aprendió a manejar la motocicleta que usted conduce?



De los datos obtenidos, de 30 encuestados, el 100% de personas respondieron que la motocicleta que conducen la aprendieron a manejar solo empleando práctica y con la ayuda de otra persona con experiencia, mientras que existe un 0 % de personas que asistió algún curso de manejo.

5. ¿Usted conoce de alguna norma vigente dentro el Municipio de Luribay que regula la circulación de motocicletas y la seguridad que deberían tener estas?



De los datos obtenidos, de 30 encuestados, el 100% de personas respondieron que NO conocen alguna norma que regule a las motocicletas dentro del municipio de Luribay, mientras que existe un 0 % de personas que si conocen de alguna norma que regule esto.

6. ¿Estaría de acuerdo usted que la policía rural y fronteriza de Luribay realice controles de seguridad en cuanto al manejo y circulación de motocicletas?



De los datos obtenidos, de 30 encuestados, el 100% de personas respondieron que SI están de acuerdo que la policía de Luribay realice controles, mientras que existe un 0 % de personas que NO estaría de acuerdo.

7. ¿Estaría de acuerdo que el Gobierno Autónomo Municipal de Luribay realice una registro único de motocicletas de carácter Interno?



De los datos obtenidos, de 30 encuestados, el 100% de personas respondieron que SI están de acuerdo que el Gobierno Autónomo Municipal de Luribay realice un registro de Motocicletas y expida placas de control., mientras que existe un 0 % de personas que NO estaría de acuerdo.

8. ¿Estaría de acuerdo en implementar una norma que regule la circulación de motocicletas dentro el municipio de Luribay?



De los datos obtenidos, de 30 encuestados, el 100% de personas respondieron que SI están de acuerdo en que el Gobierno Autónomo Municipal de Luribay realice una norma que regule a las motocicletas, mientras que existe un 0 % de personas que NO estaría de acuerdo.

7.1. CARACTERÍSTICAS SOCIO-DEMOGRÁFICAS Y SOCIO-ECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN DE MOTOCICLISTAS DENTRO EL MUNICIPIO DE LURIBAY.

7.1.1. CARACTERIZACIÓN SOCIO-DEMOGRÁFICA.

7.1.1.1. SEXO.

El uso de motocicletas en el municipio de Luribay es ejercido en su mayoría y principalmente por los hombres. De los encuestados un 100% del total, el 100 % es Masculino, toda vez que no existe mujeres que conduzcan motocicletas.

7.1.1.2. EDAD.

De acuerdo con la distribución de los motociclistas por edades, el 90% de la población encuestada tiene edades entre los 14 y 43 años, registrándose la mayor agrupación en los rangos entre los 24 a 28, 19 a 23 y 29 a 33 años de edad.

7.1.1.3. ESTADO CIVIL.

Analizando a los motociclistas por estado civil, se pudo determinar que aproximadamente el 70%, del total de la muestra, son personas que conviven en unión libre; el 20% son solteros, el 10% están casados.

7.1.2. CARACTERIZACIÓN SOCIO-ECONÓMICA.

7.1.2.1. VIVIENDA.

De acuerdo con los resultados de la investigación, se encontró que el 70% de la población encuestada posee vivienda propia, el 30% vive en arriendo.

7.1.2.2. EDUCACIÓN.

La educación resulta ser, si no la primordial, una de las principales variables para el desarrollo de los individuos. En este sentido resultó pertinente analizar el nivel de educación de las que usan las motocicletas. Se encontró que el 80% de los motociclistas no alcanzó a terminar la secundaria, entre este porcentaje el 10% alcanzó a terminar la primaria y un 70% no alcanzó si quiera a terminar sus estudios de básica primaria. En el mismo sentido, el 10% terminó sus estudios de secundaria o sigue estudiando; este grupo de personas se convierte en los mayores usuarios de motocicletas.

7.1.2.3. ACTIVIDAD LABORAL.

Aproximadamente el 90% de la población de la muestra señaló que su principal labor es la actividad Agrícola; un 10 % realiza otra labor secundaria

como medio de transporte para asistir a su fuentes laboral de carácter institucional publico.

CAPÍTULO III

**PROYECTO DE REGLAMENTO
PARA EL CONTROL DE LA
CIRCULACIÓN DE
MOTOCICLETAS EN EL
GOBIERNO AUTÓNOMO
MUNICIPAL DE LURIBAY.**

1. CONTENIDO DEL PROYECTO DE REGLAMENTO.

“PROYECTO DE REGLAMENTO PARA EL CONTROL DE LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LURIBAY”

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia en su artículo 272 consagra la autonomía de las Entidades Territoriales, que implica la elección directa de sus autoridades por las ciudadanas y ciudadanos, la administración de sus recursos económicos y el ejercicio de las facultades legislativas, reglamentaria, fiscalizadora y ejecutiva, por los órganos del gobierno autónomo en el ámbito de su jurisdicción y competencia, y atribuciones.

Que, Asimismo el artículo 283 de dicho Texto Supremo prevé que el gobierno autónomo municipal está constituido por un Concejo Municipal con facultad deliberativa, fiscalizadora y legislativa municipal en el ámbito de sus competencias; y un órgano ejecutivo, presidido por la Alcaldesa o el Alcalde.

Que, Al respecto, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización N° 031 de 19 de julio de 2010 dispone en su artículo 9, párrafo I, numeral 3) que la autonomía se ejerce a través de la facultad legislativa, determinando así las políticas y estrategias de su gobierno autónomo; concordado con el artículo 34 de dicha Ley Marco que prevé que el Gobierno Autónomo Municipal está constituido por un Concejo Municipal y un órgano ejecutivo, correspondiéndole al primero la facultad legislativa en el ámbito de las competencias municipales.

Que, Asimismo, nuestra Constitución Política en su artículo 302, párrafo I, numeral 18) dispone que es competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales el “Transporte Urbano, registro de pro-piedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano”, de igual manera y en el marco de lo establecido en el artículo 76 se establece que “El Estado garantiza el acceso a un sistema de

transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores”

Que, La señalada Ley N° 031 Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Babiáñez” en su artículo 96, párrafo VII, otorga como competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales, entre otras, la labor de planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento de tránsito urbano; desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana, y regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado; determinando que la competencia exclusiva municipal en transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano se la ejercerá en lo que corresponda en coordinación de la Policía Boliviana.

Que, En fecha 16 de agosto de 2011 se promulgó la Ley N° 165 Ley General de Transporte, que establece el marco normativo respecto a las actividades de las distintas modalidades de transporte, entre ellas, la terrestre, bajo parámetros de calidad y seguridad en la prestación de los servicios y principios tales como la sostenibilidad, eficiencia, eficacia, transparencia, continuidad, accesibilidad, equidad, etc., así como determinando en su artículo 17, inciso c), que las diferentes modalidades de transporte estarán regidas por la autoridad competente del nivel municipal, con la atribución de emitir su normativa específica, estableciendo las condiciones del sistema de transporte, como expresamente se dispone en el Artículo 27 de esta ley que dispone que la función normativa “comprenderá la facultad exclusiva de dictar, en el ámbito y materia de su competencia, reglamentos, normas de carácter regulatorio, u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de los operadores, administradores de infraestructura y actividades reguladas. Las normas estarán enmarcadas en procedimientos administrativos a su cargo, infracciones y sanciones,

resolución de controversias, procedimientos de participación de los usuarios en el proceso regulatorio y otros.”

Que, dado el alto índice de motocicletas indocumentadas, se hace necesario normar la circulación de estos vehículos para prevenir y mitigar accidentes de tránsito y otras irregularidades, que crean un ambiente de inseguridad en el Municipio de Luribay.

En este contexto, en uso de sus facultades constitucionales y legales, el Gobierno Autónomo Municipal de Luribay:

EXPIDE:

El siguiente;

**“REGLAMENTO PARA EL CONTROL DE LA CIRCULACIÓN DE
MOTOCICLETAS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE
LURIBAY”
TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES
CAPITULO I**

DEL OBJETO, MARCO LEGAL, Y AMBITO DE APLICACIÓN.

ARTÍCULO 1. (OBJETO).- El presente Reglamento tiene por objeto normar y reglamentar la circulación de motocicletas en las vías de la jurisdicción del Municipio de Luribay.

ARTÍCULO 2. (FINALIDAD).- El presente reglamento tiene como finalidad de lograr niveles aceptables de seguridad, prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito y otros que sean concernientes a este tipo de motorizados.

ARTÍCULO 3. (MARCO LEGAL).- El presente reglamento ha sido elaborado tomando en cuenta las siguientes disposiciones legales Vigentes:

Nueva Constitución Política del Estado.

- Ley 2028 de Municipalidades 1999.

- Ley 031 Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Bólvarez”.

- Ley nº 3988 Código Nacional de Tránsito.

- Reglamento del Código General de Tránsito. Resolución suprema Nº. 187.444 del 8 de junio de 1978.

- Ley nº 165 de 16 de Agosto de 2011 Ley General de Transportes.

ARTÍCULO 4.- (MARCO DE APLICACIÓN).- El presente Reglamento se aplicará a conductores y/o propietarios que se movilicen en motocicletas y en las vías de la jurisdicción del Municipio de Luribay.

ARTÍCULO 5.- (EJECUCION).- Ejecutarán el presente Reglamento la Policía Nacional en coordinación con la unidad correspondiente del Gobierno Autónomo Municipal de Luribay.

CAPITULO II DE LOS PRINCIPIOS

ARTÍCULO 6 (PRINCIPIOS).- Regirán para la presente disposición los siguientes principios:

a) Principio Fundamental.- El Gobierno Autónomo Municipal de Luribay, en ejercicio de su autonomía, define y determina el Sistema de Movilidad Urbana en su jurisdicción, consiguientemente su actividad administrativa municipal deberá garantizar la libre circulación de los actores involucrados en la materia de transporte y tránsito urbano, bajo condiciones de seguridad y con el cumplimiento de las normas técnico – administrativas, inherentes a la materia.

b) Principio de Transparencia.- Todos los actos administrativos que se generen en el Gobierno Autónomo Municipal de Luribay, en materia de transporte y tránsito urbano, serán actos públicos y de conocimiento para toda la comunidad.

c) Principio de Seguridad Jurídica.- Las disposiciones emitidas en materia de transporte y tránsito urbano, gozan de estabilidad y presunción de legitimidad, surten efectos jurídicos obligatorios en tanto no sean derogadas, abrogadas, declaradas inconstitucionales, o revocadas.

d) Presunción de Legalidad y Presunción de Legitimidad.- Las actuaciones de la administración pública por estar sometidas plenamente a la ley, se presumen legítimas, salvo expresa declaración judicial en contrario.

TITULO II CIRCULACION GENERAL DE MOTOCICLETAS CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 7. (DEFINICIÓN DE MOTOCICLETA).- A los fines previstos en este reglamento se entiende por motocicleta a todo vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante, con el fin de transportar personas y cosas, ya sea de uso personal, particular, o laboral de manera permanente o casual.

ARTÍCULO 8 (REQUISITOS PARA SU CIRCULACIÓN).- Las motocicletas para poder circular deben cumplir con los siguientes requisitos generales:

- 1.- Estar inscrito en los registro del Gobierno Autónomo Municipal de Luribay.
- 2.- Tener la placa de circulación correspondiente.
- 3.-Tener su seguro contra accidentes SOAT.
- 4.- Haber sido sometido a la inspección vehicular correspondiente.

CAPITULO II DE LA TIPOLOGIA DE MOTOCICLETAS

ARTÍCULO 9 (CLASIFICACION).- las motocicletas serán clasificadas de la siguiente manera:

- 1.- De pasajeros sin fines de lucro.- Son aquellas motocicletas con capacidad no mayor de dos personas, destinado al uso privado de su propietario

2.- De pasajeros con fines de lucro.- Son aquellas motocicletas con capacidad no mayor a dos personas, las cuales mediante el pago de una determinada suma de dinero prestan algún servicio.

3.- De las instituciones publicas locales.- Son aquellas motocicletas que son de uso para entidades publicas o privadas pertenecientes al Municipio de Luribay.

4.- Oficiales.- Son aquellas destinadas al patrullaje policial por los organismos de seguridad ciudadana, los pertenecientes a las Fuerzas Armadas de la Nación, y a los demás órganos y entes del estado.

CAPITULO III

DE LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS

ARTÍCULO 10 (PLACAS DE CIRCULACIÓN).-

I. Para la circulación de motocicletas con radicatoria en el Municipio de Luribay, el GAML una vez que se adscriben al sistema RUAT otorgará las placas de circulación conforme prevé la normativa aplicable al efecto.

II. Para la circulación temporal de motocicletas deberán portar las placas de circulación del municipio más cercano a su posibilidad.

III. Los propietarios de motocicletas que no tengan como radicatoria el Municipio de Luribay, una vez que el GAML tenga el sistema RUAT, deberán gestionar en forma obligatoria su cambio ante la autoridad municipal competente.

IV. El control del cumplimiento de la presente disposición se realizará a través de la autoridad municipal competente en coordinación con la Policía Boliviana.

ARTÍCULO 11. (RESTRICCIÓN PARA SU CIRCULACION).- Las motocicletas no podrán circular en el Municipio de Luribay sin poseer su placa de circulación, documentación al día y las medidas de seguridad. Los Agentes policiales de Tránsito procederán a la retención del automotor hasta que su propietario cumpla con el proceso de matriculación del mismo.

ARTÍCULO 12. (SANCION).- Si el conductor de una motocicleta circulares con más de persona, el vehículo será retenido por 48 horas; y, en caso de reincidencia, la retención será por 96 horas.

I.- El control de la disposición establecida en este artículo, así como la retención de los vehículos que transgredan la norma, estará a cargo de la Policía Nacional.

ARTÍCULO 13. (SEGURIDAD VIAL).-

I. El GAML en materia de seguridad vial, desarrollará en forma anual, planes y proyectos destinados a la implementación de medidas del control de la circulación vehicular de motocicletas.

II. A efectos de establecer medidas preventivas y correctivas para garantizar la seguridad vial, el GAML debe generar un sistema informático, a cuyo efecto coordinará con la Policía Boliviana la remisión de información técnica referente a eventos y contingencias identificados en la circulación vehicular de motocicletas, accidentalidad y otros relativos a la misma.

ARTÍCULO 14.- (LÍMITES DE VELOCIDAD).- La circulación de las motocicletas dentro del perímetro urbano y vías perimetrales se regirá a los límites, rutas y horarios establecidos por el organismo competente.

Los límites de velocidad máximo para motocicletas dentro de la jurisdicción del Municipio de Luribay, serán:

ZONAS ESCOLARES: 30k/h

PERIMETRO URBANO: 50K/h

EN VIAS PERIMETRALES: 90K/h

EN CARRETERAS 100K/h

ARTÍCULO 15. (LUGARES PROHIBIDOS PARA ESTACIONAR).-

Está prohibido estacionar motocicletas en los siguientes lugares:

- a) Sobre aceras, áreas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación;
- b) En vías en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos;
- c) En puentes, viaductos, túneles o en cualquiera de los accesos a estos;
- d) En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público;
- e) En carriles destinados para transporte masivo;
- f) Frente a un hidrante y entradas de garajes;
- g) En curvas;
- h) Donde interfiera con la salida de vehículos motorizados estacionados;
- i) En las puertas de los centros de salud, unidades educativas y demás entidades publicas;

TÍTULO III

CONTROL DE TRÁNSITO

CAPÍTULO I

DE LA COORDINACIÓN

ARTÍCULO 16. (COORDINACION INTER-INSTITUCIONAL). Para el ejercicio de las competencias y atribuciones en materia de tránsito, el GAML podrá coordinar con instituciones públicas y privadas, juntas vecinales, autoridades originarias, actividades y/o acciones destinadas a procurar el adecuado desarrollo de la circulación vehicular, así como la educación vial.

ARTÍCULO 17. (COORDINACIÓN CON LA POLICÍA BOLIVIANA).

El Alcalde Municipal en representación del GAML, a través de las unidades organizacionales competentes, coordinará en lo que corresponda y cuando fuera necesario con la Policía Boliviana, el ordenamiento y la educación vial así como el control del tránsito, conforme al presente Título, en los temas específicos de:

- a) Circulación vehicular y peatonal;
- b) Escuelas de conducción vehicular;
- c) Infracciones y sanciones.

ARTÍCULO 18 (EJECUCIÓN DEL CONTROL DE TRÁNSITO).- La ejecución del control del tránsito en la jurisdicción del Municipio de Luribay estará a

cargo de la Policía Boliviana, en coordinación con el Gobierno Autónomo Municipal de Luribay.

**TITULO IV
DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS MOTOCICLISTAS**

**CAPITULO I
DE LOS MOTOCICLISTAS**

ARTÍCULO 19. (MOTOCICLISTAS).- Son motociclistas todas aquellas personas naturales que conducen motocicletas, que transitan por una vía pública, encontrándose obligados a acatar las disposiciones que rigen para el tránsito; gozando de derechos establecidos en la presente Ley, y asumiendo las responsabilidades que se deriven de su incumplimiento.

**CAPITULO II
DE SUS DERECHOS**

ARTÍCULO 20 (DERECHOS DE LOS MOTOCICLISTAS).- Los conductores de motocicletas tienen los siguientes derechos:

- a) A recibir un trato igualitario y no discriminatorio.
- b) Circular por la red vial del Municipio, en condiciones óptimas y seguras;
- c) Recibir información permanente y oportuna en materia de transporte y tránsito;
- d) A formar parte de programas de educación y capacitación relacionados a salud, educación vial, cultura ciudadana y otros.

**CAPITULO III
DE SUS OBLIGACIONES**

ARTÍCULO 21 (OBLIGACIONES DE LOS MOTOCICLISTAS).- Los conductores de motocicletas, además de cumplir con las normas de circulación y señalización de tránsito estarán sujetos a las siguientes obligaciones:

- a) Cumplir las normas y reglas de circulación, así como obedecer la señalización de tránsito;
- b) Reponer o resarcir los daños ocasionados a la infraestructura vial, señalización de tránsito y mobiliario urbano, en caso de un hecho de tránsito.
- c) Respetar a las autoridades municipales y policiales competentes;
- d) Respetar los derechos de los peatones;
- e) Tener y portar licencia de conducción específica para motociclista;
- f) Circular en el sentido de la vía que le corresponda.
- g) Llevar a bordo sólo al número de personas para el que exista asiento disponible;
- h) Usar casco protector así como exigir a su acompañante el uso de casco;
- i) Utilizar en las noches y en días de poca visibilidad, indumentaria con aditamentos reflectivos;
- j) Tener y exhibir la placa de circulación de la motocicleta;

**CAPITULO IV
DE LAS ABSTENCIONES Y PROHIBICIONES DE LOS MOTOCICLISTAS**

ARTÍCULO 22.- (ABSTENCIONES).- Las y los conductores de motocicletas, deberán abstenerse de:

- a) Circular en una motocicleta que no presten las seguridades necesarias o presenten fallas técnico-mecánicas.
- b) Sujetarse a otro vehículo que transite por la vía pública.
- c) Transitar en forma paralela o rebasar sin cumplir las normas de Transito.
- d) Llevar cualquier tipo de carga que dificulte su visibilidad, equilibrio, adecuada operación o que constituya un peligro para sí o para otros usuarios en la vía pública.
- e) Realizar virajes o giros sin utilizar las señales respectivas.
- f) Circular sobre las aceras, parques y áreas destinadas al uso exclusivo de peatones.
- g) Circular en caminos y vías no autorizadas al tránsito vehicular.

ARTÍCULO 23.- (PROHIBICIONES).- A los conductores de motocicletas, se les prohíbe:

- a) Conducir en estado de ebriedad.
- b) Estacionar las motocicletas, en sitios no autorizados y prohibidos por la ley.
- c) Utilizar dentro del área urbana la bocina y dispositivos sonoros, que sobrepasen los decibeles permitidos.

CAPÍTULO V

DE LA EDUCACIÓN VIAL

ARTÍCULO 24 (EDUCACIÓN VIAL Y COMUNICACIÓN).-

I. El GAML ejerciendo su competencia exclusiva conferida por la Constitución Política del Estado, incorporara dentro de los programas de cultura ciudadana, planes y proyectos relativos a la educación vial y comunicación dirigidos a la población en general.

II. El GAML consensuara con la Policía Boliviana, la implementación paulatina y progresiva de las políticas de cultura ciudadana que defina a través de la instancia municipal competente.

ARTÍCULO 25 (CURRICULA ESCOLAR). Para el cumplimiento del artículo precedente, el GAML deberá solicitar a todos los núcleos educativos pertenecientes al Municipio de Luribay, la incorporación de manera paulatina en su currícula escolar, de contenidos temáticos relativos a la educación vial elaborados en coordinación con la Policía Boliviana.

ARTÍCULO 26 (DIFUSIÓN). Los medios masivos de comunicación deberán asignar espacios gratuitos para la difusión de mensajes, spots, cuñas radiales u otros, sobre aspectos de educación vial.

TITULO V

INFRACCIONES DE TRANSITO

CAPÍTULO I

CONSIDERACIONES GENERALES

ARTÍCULO 27 (DETERMINACIÓN POR LA POLICÍA BOLIVIANA).- La determinación de la comisión de las infracciones contenidas en el presente Capítulo estará a cargo de la Policía Boliviana.

ARTÍCULO 28 (INFRACCIONES DE TRÁNSITO).- En el marco de la Constitución Política del Estado y conforme a las disposiciones vigentes en

materia de tránsito, son infracciones generales en la jurisdicción del Municipio de Luribay, las siguientes:

ARTÍCULO 29 (INFRACCIONES DE LOS MOTOCICLISTAS).-

I. Se consideran infracciones gravísima las siguientes:

- a) conducir en estado de ebriedad
- b) Fuga y falta de asistencia a la víctima en caso de accidente.
- c) Llevar a bordo mayor cantidad de personas que las permitidas.
- d) Conducir la motocicleta poniendo en peligro a los peatones y a conductores de otros vehículos;
- e) Circular en áreas destinadas al tránsito peatonal, aceras, parques públicos y áreas de recreación;
- f) No respetar a las autoridades municipales competentes en materia de transporte y tránsito.
- g) Transitar sin luces.
- h) Circular sin placas.

II. Serán consideradas como infracciones graves las siguientes:

- a) No usar casco protector ni exigir a su acompañante el uso de casco;
- b) Circular con exceso de velocidad.
- c) No utilizar en las noches y en días de poca visibilidad, indumentaria con aditamentos reflectivos;
- d) No mantener el orden en el carril de circulación;
- e) Adelantar por el carril derecho;
- f) No cumplir con las condiciones técnicas de circulación;
- h) Conducir la motocicleta realizando actos de acrobacia.

II. Serán consideradas como infracciones leves las siguientes:

- a) Impedir el tránsito sin causa justificada.
- b) Circular por las vías de tránsito estando suspendido.
- c) Estacionar en lugares prohibidos o de reservación oficial.
- d) Estacionar en áreas destinadas al tránsito peatonal, aceras, parques públicos y áreas de recreación.
- e) Por conducir motocicletas con el escape libre.

TITULO VI

DISPOSICIONES ESPECIALES

CAPITULO I

DE LAS DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 30.- El Proyecto de Reglamento que regule las funciones y actividades de la intendencia municipal en el municipio de Luribay, entrará en vigor una vez aprobada por el Honorable Concejo Municipal de Luribay.

ARTÍCULO 31.- Cualquier tema no especificado, en el presente Reglamento y que se presente posteriormente, será resuelto por las autoridades municipales, en observancia a disposiciones legales en vigencia.

ARTÍCULO 32.- El presente Reglamento es de estricto cumplimiento por parte del Gobierno Autónomo Municipal de Luribay de conformidad al Art. 7 núm. 11 de la Ley de Municipalidades N° 2028 y artículo 88. Parágrafo V. de la ley Marco de Autonomías y descentralización N° 031 Andrés Ibáñez.

ARTÍCULO 33.- Los conductores de motocicletas deberán adecuar a la presente normativa.

ARTÍCULO 34.- Las sanciones aplicables a las infracciones, serán las consignadas en la normativa nacional vigente en materia de tránsito.

CAPÍTULO II

DE LA DISPOSICIÓN ADICIONAL

ARTÍCULO ÚNICO.- En el marco de la Constitución Política del Estado, las Leyes Nacionales y Municipales, el GAML, podrá coordinar con otros Municipios aledaños, acciones conjuntas conforme a las competencias exclusivas asignadas en materia de tránsito vehicular.

CAPÍTULO III

DE LAS DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO PRIMERO. (REVISION DEL REGLAMENTO).- Es responsabilidad de la Oficialía Mayor Administrativa revisar el presente reglamento basándose en la experiencia de su aplicación y en coordinación del Honorable Consejo Municipal.

El ejecutivo a través de la Oficialía Mayor Administrativa será responsable de la aplicación del presente reglamento, aprobado mediante una ordenanza municipal.

ARTÍCULO SEGUNDO. (VIGENCIA).- El presente reglamento una vez aprobado entrará en vigencia en forma inmediata a partir de su publicación.

Es dado a los..... del mes de..... De 2012

CONCLUSIONES
Y
RECOMENDACIONES

1. CONCLUSIONES.

Se concluye que:

- La mayoría de los conductores de motocicletas trasgreden las normas vigentes de tránsito, esto al no llevar el casco seguridad, su respectiva placa de circulación, peor aun no tienen ni su roseta del Seguro Obligatorio Contra Accidentes (SOAT), requisitos obligatorios para este tipo de vehículos. Toda vez que de los datos encontrados en el presente trabajo nos demuestran que el número de siniestros relacionados con este tipo de automotores se incremento durante la gestión 2011 llegando a sumar 133 incidentes, esto solo en ciudad de La Paz, la mayoría de todos causados por el exceso de velocidad y la falta de precaución, hecho que demuestra una falta de educación y seguridad vial.
- El incremento motocicletas a nivel mundial es un fenómeno impresionante, en el caso de nuestro país se observa una invasión de motocicletas de fabricación china ya que estas son económicamente accesibles, pero con características negativas, toda vez que algunas no pasaron por el control aduanero o no cuentan con la póliza de importación que es necesariamente obligatoria para poder ser registradas al parque automotor del país y cuente con una placa de circulación.
- Los puestos policiales de las zonas rurales es donde se observan frecuentemente accidentes de tránsito, es por eso que al tener limitaciones en cuanto a infraestructura, personal, material logístico, material informático, y otros medios de comunicación con otras unidades y organismos del área, no mantienen su registro de casos por accidentes de tránsito que involucrados en especial con la circulación de motocicletas, hechos que hacen que no se puedan realizar acciones conjuntas con los entes encargados de este control, así como no cuentan con la capacitación correcta de este tema, es el

caso del presente trabajo de investigación relacionado con la circulación de motocicletas dentro el municipio de Luribay.

- El incremento de las motocicletas en estos últimos años va lamentablemente a la par con el incremento de accidentes de tránsito ocasionados por estos, es por eso que para evitar daños o resultados fatales es que se debe que concientizar a cada conductor de motocicleta que lleve su casco de seguridad, su placa de circulación, y su seguro obligatorio contra accidentes, conducta que hace que estos se adecuen a las normas de tránsito vigente.
- Del total de accidentes de tránsito producidos en los últimos 5 años en el país, la mayoría (76%) de produce en los departamentos de La Paz, Santa Cruz de la Sierra y Cochabamba atribuible a la mayor concentración poblacional. De la investigación realizada en el presente trabajo se establece que el departamento de La Paz, tiene una tasa de mortalidad muy por encima de la tasa nacional, la misma que alcanza a 12 x 100.000 habitantes, con un número de muertos y heridos que superan por mucho a los otros departamentos del país. Sin embargo en Pando, llama la atención las tasas muy elevadas que se mantuvieron así en los últimos 5 años, esto atribuible al predominio de las motocicletas, usadas como transporte, lo cual no se observa mucho en el municipio de Luribay toda vez que si bien existe una gran cantidad de motocicletas no existe tanto tráfico vehicular, pero existe mayor incumplimiento por las normas de seguridad vigentes, establecidas para la circulación de estos, situación que no justifica el incumplimiento a las normas.

2. RECOMENDACIONES.

Se recomienda que:

- Se hace necesaria y obligatoria realizar capacitaciones a las personas que conducen motocicletas, con el fin de que conozcan y apliquen las normas existentes, principalmente con el fin de disminuir significativamente la accidentalidad y mortalidad, ya que no son suficientes las normas existentes ni tampoco las campañas de capacitación, lo que se requiere es una capacitación que concientice al motociclista, generándole una cultura de educación y seguridad vial. En el caso del Gobierno Municipal de Luribay este debe coordinar con autoridades originarias, juntas vecinales, unidades educativas y otras la implementación de capacitaciones en materia de educación y seguridad vial.
- De acuerdo con las investigaciones del presente trabajo: 106 de los 338 municipios del país inscriben a los vehículos que circulan en su jurisdicción a través del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT) y los restantes 232 municipios que no tienen el sistema del RUAT son mayormente del área rural, donde se observa la circulación de motorizados en su mayoría indocumentados, como es el caso de las motocicletas dentro del Municipio de Luribay, es por eso que el Gobierno Autónomo Municipal de Luribay debe realizar sus trámites ante la administración del Registro Único de Automotores a nivel nacional, para adscribirse al sistema del RUAT, con el fin de inscribir dentro de su jurisdicción en especial a este tipo de vehículos que abundan en este municipio y además de otro tipo de vehículos, esto con el objetivo de captar mayores ingresos económicos para el Gobierno Municipal a través de la recaudación de impuestos, que irán consignadas a distintas obras y demás que beneficiaran a toda la población en general de Luribay.
- Si bien la adscripción del Gobierno Autónomo Municipal de Luribay al sistema del RUAT no será rápida, el mismo con el fin de adoptar medidas más rápidas de control debe coordinar con la Comandancia

Departamental del Organismo Operativo de Tránsito, para que mande efectivos a esta región que controlen a todos los motorizados, exigiendo sus respectivas placas de circulación, su SOAT, sus implementos de seguridad, y otros para su circulación. El Gobierno Municipal de Luribay debe tomar en cuenta que si bien es de vital importancia generar mayores ingresos económicos, también debe brindar seguridad ciudadana en torno a la circulación a este tipo de vehículos toda vez que al ser cuantiosos estos circulan sin las medidas de seguridad correspondientes, mas aun hacen un completo desconocimiento de las normar vigentes de transito.

- Se debe socializar con todas las organizaciones, entidades, autoridades originarias, juntas vecinales y otras sobre la implementación del presente proyecto de reglamento, toda vez que no se debe hacer ver al gobierno municipal en contra de su población, porque al querer implementar este reglamento que si bien regulará la circulación de motocicletas no es con el fin de causarles perjuicio como con el decomiso o incautación de sus motocicletas porque así lo dispone la norma nacional vigente, mas bien es con el objetivo de dar mayor seguridad jurídica a los propietarios de estos motorizados y no solo eso sino con el fin de captar mayores ingresos económicos al Gobierno Municipal que irán en beneficio de la población a través de la construcciones de obras y emprendimiento de distintos proyectos.

3. ANEXOS.

Motociclistas deben registrar sus vehículos en el Municipio



Un efectivo de Tránsito inspeccionando uso de casco en motociclistas

Los propietarios de motocicletas deben registrar sus vehículos en la Unidad de Vehículos dependiente del Gobierno Autónomo Municipal, para que tengan sus placas de control, caso contrario se evitará su circulación a través de los operativos que se realizarán desde esta semana.

Asimismo, las autoridades del Organismo Operativo de Tránsito recomendaron a los motociclistas utilizar el casco de seguridad. El jefe de la División Accidentes del Organismo Operativo de Tránsito, Cap. Luis Roca, dijo que está vigente el Código y Reglamento de Tránsito, que señala que los propietarios de ese tipo de motorizados deben hacer el registro correspondiente ante la autoridad competente. "Todo vehículo que hace uso de la vía debe regirse a las normas establecidas por el Reglamento de Tránsito, por lo cual el motociclista o el ciclista debe usar el casco de protección, su licencia de conducir y la placa del motorizado. Hemos visto casos de robo, de atropello a menores de edad y no se tiene el registro para identificar a los infractores", aseguró.

Argumentó que todo conductor que no tenga la motocicleta con los elementos que se establecen en el Código y Reglamento de Tránsito, será retenido y trasladado a dependencias policiales.

La autoridad policial manifestó que en 24 horas se entregan las placas de circulación de la motocicleta.

REQUISITOS

Los requisitos que se necesitan para la obtención de placas de circulación son: Póliza, DUI(Documento Único de Importación), factura de póliza, factura de compra de la motocicleta, fotocopia de la cédula de identidad, dos fotografías con fondo rojo en dimensiones de tres por tres centímetros y un folder de registro de vehículo.

AL MENOS 17 ATROPELLOS DIARIOS SE REPORTARON EN BOLIVIA EN 2011

De enero a octubre de 2011, se produjeron en promedio 17 atropellos de peatón por día en Bolivia. Según la Fundación para la Seguridad Vial, esta cifra aumentó en relación con 2010.



Después de La Paz, en Santa Cruz se registra la mayor cantidad de peatones arrollados. Cochabamba ocupa el tercer lugar, según datos oficiales

La Razón / Micaela Villa / La Paz

05:31 / 08 de enero de 2012

Detrás de este número se halla la falta de educación vial y la imprudencia de los choferes, y las secuelas que deben arrastrar las víctimas (Ver testimonios).

Datos oficiales del Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana indican que en los 10 primeros meses de 2011 se produjeron 5.079 atropellos a peatón en el país, que divididos por la cantidad de días de este periodo (304) da una media de 16,7.

En 2011, La Paz presenta la mayor incidencia de atropellos (2.393), casi seis por día; le sigue Santa Cruz (826) con dos por día y Cochabamba (603) con uno por día (Ver infografía).

El estudio Accidentes de Tránsito en Bolivia, quinquenio 1999-2003, propiciado por la Organización Panamericana de la Salud, muestra una tendencia creciente de este tipo de accidente: 3.057 en 1999, 3.138 en 2000, 3.508 en 2001, 3.180 en 2002 y 3.753 en 2003.

Roxana Bustillos, presidenta de la Fundación para la Seguridad Vial, dijo que cada año este tipo de hechos de tránsito ha ido incrementando. En 2005 se tenían cerca de 800 casos en La Paz y de 2.000 en todo el país.

“¿Por qué se producen más accidentes en las ciudades del eje troncal? Esto se debe a que cuentan con mayor parque automotor. En cambio en Beni y Pando, si bien se dan casos, no son muchos”.

Rosario Venegas, fiscal de materia asignada al Organismo Operativo de Tránsito de La Paz, informó que el año pasado atendió 182 casos de imputación. De ese total, 165 fueron presentados por víctimas de accidentes de tránsito, entre ellos atropello a peatón, que sufrieron lesiones. “Hubo como 30 personas muertas y 135 con lesiones gravísimas”, precisó.

Añadió que entre el 3 y 4 de enero de 2012 atendió cinco casos de peatones atropellados.

Uno de los últimos es el de Mario Alí Quispe (18), quien mientras caminaba fue arrollado por un minibús en la avenida Simón Bolívar. El chofer lo auxilió y actualmente es atendido en una clínica pues presentaba policontusiones. Causas. El coronel Carlos Gutiérrez, comandante del Organismo Operativo de Tránsito de La Paz, señaló como las principales causas de accidente la falta de

educación de los peatones y la inobservancia de la señalización y normas viales de la que son culpables los conductores.

“Hay una falta de cultura, los peatones cruzan las calles sin tomar previsiones; se bajan de un vehículo y cruzan la calle, muy pocos usan el paso peatonal y no se cuidan”, insistió.

“Otro factor es que las aceras están ocupadas por vendedores, y los peatones no pueden circular por ahí y toman las calzadas. Esto se puede ver en lugares como la calle Illampu, la Tumusla, la zona de la Garita de Lima, la Eloy Salmón y otras. Las personas de la tercera edad o en estado de ebriedad no perciben la presencia de un motorizado y entonces es cuando se producen los atropellos”, indicó por su parte Victoriano Tórrez, jefe de la División Accidentes de Tránsito.

Sin embargo, aún hay otra causa identificada por la Fundación para la Seguridad Vial que explicaría la alta incidencia de accidentes de tránsito y atropello en la ciudad de La Paz: las calles estrechas, que fueron habilitadas como de doble vía y por donde los buses de gran tamaño se suben a las veredas”.

“Conozco el caso de Joshelín Laura, de 19 años. Cuando pasaba por una calle estrecha, por la zona de Villa Fátima, el chofer de un bus imprudentemente quiso pasar a otra movilidad, entonces se subió a la acera y la chocó, golpeándole el brazo derecho. Debido a las lesiones graves que sufrió, ella perdió el brazo. Ahora le será difícil incluso cargar a su bebé”, relató su presidenta.

En relación con los hechos de tránsito en Cochabamba, el teniente coronel Carlos Ayala, jefe de la División de Accidentes, indicó que de los 603 atropellos que se reportaron en los primeros meses de 2011, es notorio el incremento de los que fueron provocados por motocicletas.

“Se ha triplicado el número de motos en nuestra ciudad. Ha habido bastante atropello de motociclistas a peatones y la razón se dio por exceso de velocidad, como la ciudad es plana (la topografía), ellos corren”.

Según el diagnóstico Accidentes de Tránsito en Bolivia, la “imprevisión del conductor”, la “embriaguez al conducir” y el “exceso de velocidad”, son las razones más frecuentes de los hechos de tránsito. “Sólo en un 2,5% existen razones mecánicas; por lo que en más del 90% de los casos existe alguna responsabilidad y comportamiento humano”, agrega.

La Autoridad de Fiscalización y Control de Pensiones y Seguros, informó de que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de enero a septiembre del año anterior, desembolsó \$us 7,8 millones para cubrir las reparaciones por accidentes de tránsito, dentro de los cuales se encuentran los atropellos a peatón.

Bolivia, en la franja roja

55 accidentes se producen por día en el país y 2,5 por hora, “con las implicaciones consiguientes de gastos, muertes, heridos y seguramente —luego de un tiempo— personas discapacitadas que requerirán de servicios de rehabilitación con los costos adicionales ello conlleva” para el Estado, según el diagnóstico Accidentes de Tránsito en Bolivia, del quinquenio 1999-2033

La Razón le da a conocer tres historias de gente que fue arrollada por un coche y que quedó con secuelas o tuvo que correr con parte de los gastos

‘El chofer se escapó y yo corrí con los otros gastos’

Mariana suxo (28). Comunicadora Social

Mariana Suxo tardó cuatro meses para que los huesos de su pie izquierdo soldaran. Sin embargo, aún no se recuperó del todo, pues cuando camina tramos largos reaparece el dolor. El día que fue atropellada, Suxo recuerda que caminaba con una amiga por la calle Aspiazú, cuando, a la altura de la esquina 6 de Agosto, se toparon con un vehículo de la Empresa Pública Social de Agua y Saneamiento estacionado sobre la acera. Para avanzar, ambas tuvieron que bajar a la calzada, en ese momento circulaba un taxi, que pisó su pie izquierdo. “Al principio no sentí nada, luego empecé a tener mucho calor en el pie, los tacos de mis botas se rompieron, entonces le exigí al chofer atención”. Al principio éste se rehusó a prestarle auxilio, pero luego la llevó al Hospital de Clínicas, hizo uso del SOAT y canceló Bs 350. Pasó una semana, y ella presentó la denuncia a Tránsito pues el daño era mayor, tenía un esguince en el pie y fisuras en los huesos. “Cuando llamé al chofer me dijo que estaba en Oruro, que iba a volver para encargarse de los demás gastos, pero nunca regresó”. Al pasar las

semanas, no insistí más, “yo corrí con los otros gastos, pues me compré muletas, tuve que ir al fisioterapeuta y gasté como Bs 600.

‘Estuvo en coma 15 días, la cura costó Bs 34 mil’

Patricia López (28).

Club Harley Davidson. El 18 de diciembre, Franz Corrales (22), que conducía una motocicleta, fue arrollado por un taxi en el camino entre Achocalla y la ciudad de La Paz. El conductor del vehículo estaba ebrio. Patricia López, miembro del Club Harley Davidson, cuenta que junto con otros motociclistas, el joven había pasado en esta población momentos de convivencia. En el taxi, que iba en el sentido contrario, había otras personas en estado de ebriedad. Además de sufrir la violencia del impacto, el auto pasó por encima del muchacho. Por 15 días, Corrales estuvo en coma en un hospital de El Alto. Tras salir de ese estado, fue intervenido quirúrgicamente el martes 27 de diciembre, pues tenía el fémur y la pelvis expuestos. “El causante no quiere hacerse cargo de los gastos pues dice que no es el dueño del vehículo; llegó con la familia y lloró, dice que no tiene dinero”. El chofer ebrio está detenido preventivamente en el penal de San Pedro, de La Paz. La familia de Corrales tuvo que trasladarse desde Oruro hasta El Alto y alquilar un cuarto cerca del hospital para cuidar de él. Sus amigos realizan colectas para ayudar económicamente a cubrir los gastos médicos, que hasta ahora sobrepasan los Bs 34 mil, según cuenta Patricia López.

‘Obligaron al chofer a que me auxiliara tras arrollarme’

Javier Paz (23). Fotógrafo.

En febrero de 2011, Javier Paz fue atropellado por un minibús cuando cruzaba la avenida Montes, cerca de las instalaciones de la Cervecería Boliviana Nacional. Tenía la misión de fotografiar una manifestación, pero antes de que el conglomerado de gente cerrara la avenida, el conductor del minibús, que bajaba desde El Alto, pisó a fondo el acelerador para poder pasar, sin darse cuenta de que Paz cruzaba la calzada. “El choque me fracturó la pierna derecha y me partió la nariz”. Luego del impacto, el conductor intentó darse a la fuga, pero la gente lo detuvo y le obligó a auxiliarle. El fotógrafo estuvo internado en un hospital por tres meses, y tuvo que usar muletas por un tiempo.

Además del daño físico y el perjuicio ocasionado, lamenta haber perdido su cámara fotográfica, ya que ésta se partió en dos. Los gastos del hospital los cubrió el SOAT, el chofer no canceló nada y tampoco quiso reponer el equipo dañado, que fue adquirido en \$us 1.500.

“Ahora estoy mejor, pero siento algo de dolor cuando me siento y roza el fémur mi billetera; a pesar de eso estoy bien”. Paz relata que el vehículo, que en principio estaba retenido en Tránsito, fue liberado y el conductor continúa manejando.

[© LA RAZON - 2011](#)

[Colinas de Santa Rita, Alto Auquisamaña \(Zona Sur\) - La Paz, Bolivia](#)

De 600 rodados registrados, sólo 10 son motocicletas

Entre las cuatros provincias suman 30 mil mototaxistas. Hay desinformación.

Jueves, 16 de Junio, 2011

En el municipio de Yapacaní, ubicado a 120 kilómetros de la ciudad de Santa Cruz, en el punto de registro que dispuso la Aduana Nacional de Bolivia (ANB), hasta ayer por la mañana se registraron alrededor de 600 automotores, de los cuales 10 corresponden a motos. Este vehículo es uno de los principales medios de transporte de la población en el norte cruceño, que entre sus cuatro provincias oscilan entre las 30 mil motos, pero hasta el momento son pocos los que tramitan su nacionalización. Desinformación. “No nos vamos a registrar, además eso sólo es para autos. Yo trabajo 10 años con este sistema y nunca nos han dicho nada. Y si nos quieren decomisar nuestras motos haremos bloqueos”, indicó uno de los mototaxistas del lugar, que además desconoce el plazo hasta el 1 de julio para el registro de su automotor. No obstante, se pudo constatar que hay muchos “chutos” entre autos y motos que prestan servicio público; aunque Aurelio Muñoz, dirigente del Sindicato Mixto de Transporte 10 de Febrero, negó que entre sus asociados hayan máquinas indocumentadas. Una buena cantidad de automóviles de esta organización y de otras recorren el municipio transportando gente hacia localidades cercanas.

Otros casos. Por otra parte, funcionarios de la ANB señalaron que es importante que la gente sepa que el registro es personal. “Hace poco vino un abogado de la localidad de San Germán, ubicada a pocos kilómetros de Yapacaní, con 40 carpetas de vehículos ‘chutos’. Al parecer él estaría cobrando por esta legalización a personas que desconocen sobre el procedimiento del mismo”, indicó el funcionario. Agregó que hubo una persona que apuntó ocho vehículos y fue la que más cantidad registró. Además, se pudo constatar que hay personas que están ofreciendo autos ilegales con el documento de la declaración jurada. Es decir, que llenan el formulario, lo imprimen y con ese registro lo ofrecen a la venta. Sin embargo, eso no es garantía de que ese automotor llegue a ser nacionalizado, porque en la segunda fase del proceso, que iniciará el 2 de julio, Diprove realizará la revisión del vehículo y si descubre que ha sido robado o que ingresó al país después del 9 de julio cuando se promulgó la ley, será decomisado por la ANB. La situación en Montero. En esta ciudad, la figura no es muy distinta. Nicanor Arteaga, dirigente de la federación de mototaxistas del norte, aseguró que su sector no ha iniciado el registro de sus vehículos porque están a la espera de una reunión que sostendrán con la ANB en Santa Cruz el próximo lunes, “hay motos que no tienen ni transferencias, por eso no podemos emplacarlas”, expresó.

Tránsito detiene motocicletas indocumentadas y sin placas

13 de Febrero de 2012, 06:45

El fin de semana la Unidad Operativa de Tránsito, realizó un operativo sorpresa especialmente en el centro de la ciudad, donde más 70 motocicletas fueron detenidas, debido a que en muchos de los casos circulaban sin placas de circulación, además de sancionar a los conductores que no llevaban el casco de seguridad reglamentario ni portaban licencia de conducir.

El director de la unidad policial, Carlos Gutiérrez, manifestó que los operativos sorpresa en los próximos días serán de manera constante debido a que la intención es que de una vez por todas se pueda poner un alto a las faltas que cometen los conductores de motocicletas que no hacen caso a las advertencias que efectúa tránsito en ese sentido.

Por otro lado, la autoridad señaló que los operativos de control no son en favor de Tránsito sino para precautelar la seguridad de los mismos conductores de motocicletas que no hacen caso en portar el casco reglamentario de seguridad, no cuentan con licencia y sus motorizados no llevan las placas que son un requisito indispensable para la circulación.

Gutiérrez, dijo lamentar que producto de los operativos de control muchas personas sean perjudicadas, pero es por el bien de ellos mismos. “Quiero decirles a los propietarios de motocicletas que regularicen sus documentos y se pongan los cascos de seguridad, ya que es por el bien de ellos mismos, para que están protegidos en caso de algún accidente o que lleven sus placas y licencias para que en caso de sufrir algún percance puedan ser identificados”, manifestó.

La autoridad ratificó el deseo de hacer cumplir estas normas por lo que en los próximos días los controles y las sanciones en los aspectos mencionados serán drásticas inclusive se piensa que los infractores deberán cumplir un arresto de 8 horas tal como señala el reglamento en estos casos.

“Haré cumplir los reglamentos de circulación para las motociclistas y si para esto fuera necesario una sanción dura deberá ser así, porque creo que es la única forma de que los conductores de estos motorizados puedan cumplir con las reglas de tránsito”, finalizó.

El Diario

26/01/2012

Anuncian sanción para motociclistas que no lleven casco de seguridad



La Paz, enero 26 (GAIA Noticias) El Organismo Operativo de Tránsito iniciará, a partir de este fin de semana, controles rigurosos para los conductores de motocicletas, dirigidos a supervisar que lleven el casco de seguridad y que los motorizados cuenten con su respectiva placa de control de circulación, además de la roseta del Seguro Obligatorio Contra Accidentes (SOAT), requisitos obligatorios para este tipo de vehículos.

A decir del comandante de esa unidad policial, Cnel. Carlos Gutiérrez, el número de siniestros relacionados con este tipo de automotores se incremento durante la gestión 2011 llegando a sumar 133 incidentes solo en el centro de la ciudad de La Paz, estando relacionados casi todos con el exceso de velocidad y la falta de precaución.

“La cantidad de motocicletas se ha incrementado. Lamentablemente hay hechos de tránsito donde están involucrados motocicletas y para evitar daños o resultados fatales es que tenemos que conducir que cada conductor de motocicleta lleve su casco de seguridad, eso vamos a hacer y esperemos que los propietarios de estos vehículos puedan adecuarse a las normas”, señaló el jefe policial.

En Bolivia, según lo establece el Decreto Supremo 25785, los propietarios de motocicletas están en la obligación de contar con el SOAT, mientras que el Código de Tránsito dispone que quienes manejen estos vehículos deben contar con el casco de seguridad, además de transitar con los mismos parámetros de velocidad dispuestos para motorizados de cuatro ruedas.

Por su parte, el Viceministro de Seguridad Ciudadana, Miguel Vásquez, señaló que los controles para este sector serán arduos debido a que por su forma de circulación ponen en riesgo la vida de transeúntes, pero sobre todo de los mismos conductores, quienes llevan la peor parte al momento de una colisión.

“Hemos iniciado los controles con varios simulacros, ahora estamos haciendo controles sorpresivos, se llaman controles preventivos educativos porque muchos conductores de motocicletas, peatones, pasajeros no respetan las normas de seguridad y ponen en riesgo su integridad y el de la población”,

manifestó.

Respecto a la licencia de conducir, el Código establece que todo propietario debe contar con su licencia categoría "M" y las motocicletas deben llevar su placa de control en un lugar visible y con las mismas características que cualquier otro auto. Las sanciones serían boletas de infracción, hasta la suspensión de permisos.

Disposiciones

La Ley 3988 del Código de Tránsito y su reglamento a partir del artículo 88 hasta el 100 incluyen disposiciones referidas explícitamente a la circulación y parámetros de seguridad que deben cumplir los propietarios de motocicletas en el país.

El artículo 94 referido a bultos, señala que en este tipo de motorizados no se puede llevar paquetes, bultos, ni objetos que impidan al conductor mantener ambas manos en el manubrio, así como estabilidad de acuerdo al control del vehículo.

Mientras que el artículo 95, referido a la circulación por las aceras, establece que es prohibida la circulación de motocicletas por aceras y paseos públicos destinados a peatones.

Con relación a la seguridad de conductores y acompañantes, el artículo 96 y 97 señalan: "Nadie conducirá motocicletas o motonetas sin el dispositivo protector de ojos, salvo que estos vehículos tengan parabrisas". "Los conductores y acompañantes, irán provistos del casco de seguridad, aprobado por el Organismo Operativo de Tránsito".

Finalmente, el artículo 98 refiere que los conductores de motos, no podrán circular entre carriles, ni entre fila de vehículos, debiendo conservar su respectiva columna.

Seguro obligatorio

La normativa que puso en vigencia el SOAT indica en su capítulo referido a la "Obligatoriedad, exenciones y exclusiones", que todo vehículo motorizado, para transitar las vías públicas del territorio nacional, debe estar asegurado contra el riesgo de accidentes de tránsito.

Sobre las motocicletas, la norma señala que estos vehículos están expuestos a mayor siniestralidad y mayores accidentes que otro tipo de motorizados, muchas veces porque no disponen de la seguridad necesaria de un casco o respetan las señalizaciones, como en el caso de la circulación. En algunos casos salen de frente, agravan el tema de siniestralidad.

En el país el costo del seguro para una motocicleta es de 190 bolivianos, un boliviano más que el SOAT para un minibús (189).

Cobija, 08 de jun.

Gran parte de las motos circula sin placas

Sólo 106 de los 338 municipios del país inscriben a los vehículos que circulan en su jurisdicción a través del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT), informó el presidente del directorio de esta institución, Ronald Cortez. Cobija. Un efectivo policial conduce una moto sin placa ayer.

La autoridad aseguró que los restantes 232 municipios que no tienen el sistema del RUAT son del área rural, donde, según los proyectistas de la Ley de Saneamiento Legal de Vehículos, circula la gran mayoría de motorizados chutos. De promulgarse, la norma permitirá que los propietarios de estos automóviles legalicen su situación.

Cortez aseguró que la adscripción al RUAT es voluntaria, aunque reconoció que los municipios que no tienen este sistema no pueden registrar su parque automotor, por lo que tampoco se conoce si los vehículos que circulan dentro de su jurisdicción son legales o chutos (ilegales) que ingresaron vía contrabando y transitan sin placas o con placas clonadas.

Una de las principales razones por las que las alcaldías del área rural no se adscriben al sistema RUAT es porque no tienen servicio de internet, sin embargo, más allá del registro municipal, la Aduana y la Policía deben cumplir su rol, advirtió Cortez. "Lo que se debe evitar es que los vehículos y motos sin placa circulen, y ésa es una competencia de la Aduana y de la Policía, porque éstos ingresaron por algún lado y para entrar están vulnerando normas aduaneras". La Razón constató ayer que el municipio de Cobija, en el departamento de Pando, no cuenta con el sistema del RUAT, por lo que la gran mayoría de las motocicletas y vehículos circula sin placa de control y sólo algunos tienen una placa que señala: "Zofra Cobija NB-1330", que corresponde a un registro que se otorga en el momento de la compra del motorizado y que lo entrega la zona franca. No se trata de un registro municipal ni policial del parque automotor.

En Cobija, la circulación de vehículos sin placa de control es normal, aseguran los funcionarios de la Alcaldía y los efectivos de la Policía. Uno de los miembros de esta entidad afirmó que compró su moto a plazos. "Es una moto recién salida de la agencia, pero procederé al emplacamiento respectivo", dijo.

Mientras que un vecino indicó que "en cada esquina están las importadoras, por lo que uno puede sacarse cuando quiera las motos, ya que aquí (Cobija) nadie nos dice nada".

Para el presidente del directorio del RUAT, "Cobija es un caso especial porque toda la ciudad es una zona franca y los vehículos dentro de esta área no necesitan ningún tipo de registro, están libres de impuestos, aunque para salir de la ciudad sí deben proceder con un trámite de desaduanización".

La autoridad también advirtió que la circulación de vehículos sin placa es una irregularidad que debe ser controlada por la Policía y la Aduana. Algunos vehículos no deberían circular "porque no se conoce si son robados, chutos o ilegales"

Según el comandante departamental de la Policía, Mario Luis Chacón, se prevé iniciar los controles respectivos para evitar estas irregularidades en coordinación con las autoridades del municipio.

La Razón

En La Paz hay 400 nuevos ejemplares desde enero

Incremento de motos va a la par del incremento de accidentes de tránsito

La ciudad de La Paz registró 400 nuevas motos particulares sólo en enero del presente año. Entre 2010 y 2011, los registros superan las 2.000 además de otras 600 que se incorporaron al parque automotor. Sin embargo, con el incremento de motorizados también aumentó la cifra de accidentes de tránsito protagonizados por motociclistas.

Datos oficiales del organismo operativo de tránsito La Paz detallan que en la sede de Gobierno habían 1.056 motocicletas particulares, en 2010; la cifra se incrementó a 2.000 el siguiente año, por lo que se sumaron 944 unidades. “Se ha incrementado el número de motocicletas en la ciudad y esto va en aumento, las personas que las adquieren están entre los 20 y 30 años”, expresó el coronel Carlos Gutiérrez, comandante del Organismo Operativo de Tránsito.

La preocupación en Tránsito, no obstante, gira entorno al incremento de casos de accidentes. El coronel Gutiérrez aclaró que los conductores de vehículos de dos y cuatro ruedas son los causantes de los accidentes. “Las motos deben conservar su derecha, porque si van por el centro y más en zig zag, un vehículo puede chocarlas. A ellos les pongo cero en cultura vial”.

Otra infracción que cometen los motociclistas –citó el uniformado- es no usar el casco de seguridad, según comprobó Tránsito en operativos de control. Otros no portan su Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o no tienen licencia. El 6 de febrero, se detuvo a 150 motociclistas sin casco ni SOAT circulando por la ciudad.

“Se han inscrito más motos (en Tránsito), llegaron de todo tipo a esta ciudad, especialmente las chinas que son más económicas”, mencionó Gutiérrez. La gente las utiliza porque son fáciles de estacionar, ahorran combustible y porque facilitan el paso vehicular, pero también deben tomar en cuenta que la documentación de sus motos estén al día y que el uso de un casco adecuado y medidas de seguridad vial permitirán evitar accidente, puntualizó.

El Organismo Operativo realiza una campaña conjunta con el Viceministerio de Seguridad Ciudadana para retener los vehículos de los infractores hasta que pongan al día sus papeles.

Seguridad. El Código de Tránsito dispone en su artículo 97 que, por seguridad, todo motociclista debe usar un casco. “En los accidentes, la cabeza del conductor es lo primero que se lastima”, explicó el comandante.

‘Por la topografía de la ciudad prefieren las motos’

La motocicleta se ha vuelto más accesible por la topografía de nuestra ciudad (La Paz) y por las trancaderas que se registran casi a diario. A la gente le resulta más accesible transitar con una moto. Yo me atrevo a decir que de cada 100 personas alrededor de 15 ya tienen una, además ya hay repuestos para las chinas. Harry Arce, motoquero.

Usar una motocicleta tiene ventajas y desventajas, según el Organismo Operativo de Tránsito (OOT) de La Paz. Entre los pros, se indica que son altamente económicas y tienen un consumo de combustible cinco veces menor que un vehículo de cuatro ruedas.

Además, generan baja contaminación, son mucho más fáciles de parquear en el área urbana, y ofrecen rapidez y agilidad en el desplazamiento en las congestionadas urbes, (el doble que un carro), lo que se traduce en un ahorro de tiempo.

Otra de las ventajas de usar moto es que no tiene restricción por la terminación de su placa, como los de cuatro ruedas, por lo que pueden circular todos los días. Para su adquisición, personas con ingresos de un salario mínimo también salen beneficiadas, pues existen facilidades de pago. “Facilita el desplazamiento desde zonas en la que el transporte público no tiene cobertura”, se lee en una nota de Tránsito. Sin embargo, manejar este vehículo también tiene desventajas, sobre todo si se incumplen las normas de seguridad del Código de Tránsito, si el conductor no tiene cultura vial o no hay respeto por el motociclista.

El conductor y acompañante están expuestos a la intemperie, no tiene carrocería, ni techo, puertas o ventanas, y al estar desprotegidos pueden sufrir más daño que al interior de un vehículo, dijo el comandante departamental de la policía de tránsito La Paz, Carlos Gutiérrez

ESTUDIAN LA FORMA DE NACIONALIZAR LOS MOTOTAXIS

Por Wilson Aguilar - La Prensa - 17/02/2012

BLOQUEOS. Mototaxistas interrumpen el tránsito vehicular en Santa Cruz. - Wilson Aguilar La Prensa

Según un informe de la Aduana, 1.380 motocicletas fueron nacionalizadas y sus propietarios efectuaron los pagos respectivos.

El Órgano Ejecutivo estudia una norma para ampliar el plazo para la nacionalización de las motocicletas, a fin de presentar el proyecto ante el Órgano Legislativo, informó el presidente de la comisión de Planificación, Política Económica y Finanzas de la Asamblea Legislativa, Marcelo Elio.

Los mototaxistas del departamento de Santa Cruz iniciaron el lunes un bloqueo de caminos en demanda de que el Gobierno amplíe el periodo de nacionalización de sus motorizados.

Al respecto, la presidenta de la Aduana Nacional de Bolivia, Marlene Ardaya, aseguró que cabe la posibilidad de fijar nuevos plazos para la regularización de los vehículos.

La radicalización de las medidas de presión de los mototaxistas, que generaron pérdidas por más de dos millones de dólares a los exportadores, obligó a representantes gubernamentales y legislativas a asumir compromisos con el sector, para poner fin al conflicto con la firma de un convenio.

“Existe un compromiso para atender las demandas. El proyecto va a ser presentado por el Ejecutivo para que en la Asamblea sea aprobado en beneficio del sector”.

Sin embargo, el legislador dijo que el pedido es de la aprobación de un decreto, no una ley. Compromiso suscrito y dotación de gasolina. Los bloqueos de los mototaxistas en Santa Cruz se levantaron después de la suscripción de un compromiso, cuyo punto principal es la elaboración de una ley que garantice la ampliación del periodo para nacionalizar las motos.

Elio explicó que “se estudia agilizar el trámite a sola presentación de la póliza de importación, modificar la tabla impositiva y reducir las multas de los vehículos”.

A su turno, el presidente del Servicio de Impuestos Nacionales, Roberto Ugarte, aseguró que esa repartición tomó los recaudos necesarios para que los mototaxistas se abastezcan de carburantes a sola presentación de su cédula de identidad.

1.600 propietarios solicitaron la regularización de las motos, pero 220 no efectuaron los depósitos exigidos por ley.

El plazo de nacionalización concluyó el 7 de diciembre de 2011, y el 19 de enero, el sector pidió ampliar el término.

"La gente ha acudido a nacionalizar sus autos, y descartamos cualquier posibilidad que sea un tema de orden de la Aduana Nacional. No podemos intervenir y abrir el plazo. Se requiere una norma de igual jerarquía”.

Marlene Ardaya / PRESIDENTA DE LA ADUANA

Tránsito califica de positivo control a motocicletas

03 de Mayo de 2012, 06:52

La Paz - Bolivia.- El comandante Nacional del Organismo Operativo de Tránsito, Carlos Gutiérrez, aseguró que el control que realiza la institución a su mando, a los conductores de motocicletas, es “positivo”, porque estos ciudadanos están cumpliendo con las normas avaladas por el Código de Tránsito.

“Ahora todos andan con cascos por lo menos, ya hemos sentado precedente, porque (era) como tierra de nadie, esta es una ciudad que tenemos que organizarla y tenemos reglamentos y disposiciones legales que debemos acatar todos”, manifestó.

Recordó que todas las motocicletas deben contar con su placa de control, porque es la única forma de verificar a quién pertenece.

Gutiérrez indicó que en caso de no contar con este requisito, el motorizado es remitido a DIPROVE o a la Aduana Nacional de Bolivia.

“La placa es la identificación de un vehículo y todos deben tenerla, caso contrario retenemos y si no tiene la documentación la pasamos, bien a DIPROVE o a la Aduana y se reporta como robado”, explicó.

Además comentó que lo ideal sería que las motos a partir de su internación al país deberían contar con su respectiva placa.

La autoridad policial señaló que las empresas importadoras de motocicletas deberían comercializar los motorizados con placas de control. Por otro lado, indicó que en las áreas rurales de todos los departamentos del país, tanto motos como automóviles circulan libremente sin tener placas, porque no existe la voluntad necesaria por parte de las alcaldías municipales, para controlar estos extremos.

Comentó que recientemente el Gobierno Municipal de Caranavi envió una carta a la Comandancia Departamental del Organismo Operativo de Tránsito, para que mande efectivos a esa región y poder controlar que los motorizados cuenten con sus respectivas placas de control.

“El municipio de Caranavi vino y me pidió policías precisamente para ordenar esta situación”, finalizó Gutiérrez.

GAIA Noticias

65% de motocicletas en Trinidad circula sin placas y sin control

Las autoridades estiman que en la capital del Beni hay en circulación 10 mil motos de uso privado y público, pero sólo 3.500 están legalmente registradas; sus dueños eluden el papeleo y el control



La Razón / Édgar Toro Lanza / Trinidad

00:00 / 23 de septiembre de 2012

El número estimado de motocicletas en Trinidad es de 10 mil, de las que sólo 3.500 poseen registro legal; 6.500 (65%) no lo tiene o el trámite está en curso. La informalidad es tal que en la nacionalización de chutos (2011) la Aduana registró 83 motos en todo el Beni.

“De las 10 mil motocicletas que hay en Trinidad (capital de Beni) y que ingresaron legalmente, se debe aclarar que sólo 3.500 tienen placas y al resto no las emplacan (sic), son ilegales porque no están inscritas en el RUAT (Registro Único para la Administración Tributaria)”, afirmó el director de Transporte y Vialidad de la Alcaldía de Trinidad, Edwin López.

No obstante —según datos globales del RUAT proporcionados por su directora ejecutiva, Nancy Bolaños,— a agosto de 2012, 15.286 de estos motorizados circulan con placas en todo el departamento del Beni (la región posee unos 452 mil habitantes y otros de los municipios más poblados son Riberalta, Guayaramerín, San Javier y San Borja).

Para 2008, agregó Bolaños, eran 7.090 las motos con placas.

La Razón estuvo en Trinidad y evidenció que el transporte, público o privado, más utilizado es la motocicleta y que la mayoría circula sin placas de control. En esa capital existen 26 sindicatos de mototaxistas afiliados a una federación departamental. López explicó que la gente prefiere no registrar sus motorizados porque “el tiempo de vida de una moto es de dos a tres años”. “Optan por comprarse una motocicleta nueva por los precios accesibles antes que legalizar la que ya poseen que no dura mucho tiempo”. A eso se suma que así “evaden impuestos”.

Un mototaxista, que pidió el anonimato, dijo que “muchas veces no las emplacamos (sic) por falta de dinero y hay mucha burocracia en los trámites”. Otro opinó que “no existe mucho control, acá se puede manejar libremente”.

López subrayó el incremento de la compra y venta de estos vehículos “que se pueden conseguir incluso en \$us 800 si la moto es china, en lugar de una Honda, Yamaha o Suzuki que cuesta más de \$us 2.500”. Sin embargo, agregó que los propietarios están tomando conciencia para legalizar sus motorizados porque hasta fin de año “nadie podrá comprar combustible si no tiene placa”.

Aunque López desconoce cuántas motos ingresan vía contrabando, el titular de la Dirección Nacional de Prevención y Robo de Vehículos (Diprove), coronel Jorge Saravía, expresó que las rutas de internación son las mismas que usan los autos chutos. “Las traen por Iquique y la extensa frontera con Chile”; la otra ruta es Brasil, pero por allí generalmente “ingresan motos robadas”, manifestó.

En el proceso de nacionalización de 2011 se identificaron 100 motocicletas robadas en Chile y Argentina que pretendían ser legalizadas, recordó el jefe policial.

Entonces, la Aduana Nacional de Bolivia registró únicamente 83 motos en Beni. A nivel nacional el registro total llegó a 1.790 unidades, de las cuales 1.786 eran motocicletas y cuatro tricimotos.

Cada día roban de dos a tres unidades

“El promedio de motocicletas robadas en Trinidad, por día, es de dos a tres”, informó el mayor de Policía y titular de la Dirección Departamental de Prevención y Robo de Vehículos (Diprove) del Beni, José Pacheco.

En los últimos dos meses fueron devueltas a sus propietarios alrededor de 150 motocicletas reportadas como robadas. Explicó que el 80% de los

vehículos en Trinidad es de dos ruedas y que se constituyen en un blanco fácil porque no poseen alarmas ni dispositivos de seguridad y están “al alcance” de los delincuentes.

Los propietarios tampoco toman medidas de seguridad porque los vehículos son estacionados en cualquier lugar, acotó. El modus operandi es simple: cargan las motocicletas en camionetas o se las llevan conduciendo, tienen llaves “maestra” para encender el motor.

Al respecto, el titular de la Dirección Nacional de Prevención y Robo de Vehículos, coronel Jorge Saravia (foto), dijo en La Paz que “por la gran cantidad de estos vehículos y la elevada demanda de repuestos existente, la mayoría de las motocicletas robadas es llevada a las ‘desarmaduras’, donde las desarman en partes para abastecer el mercado informal”.

Otra forma de operar de los delincuentes es que sustraen estos motorizados en La Paz y los trasladan a ciudades y pueblos del Beni donde los venden como indocumentados, agregó.

“Realizamos operativos de control, pero lamentablemente no tenemos capacidad operativa bien implementada por la falta de equipamiento y métodos más modernos que nos permitan identificar los vehículos”, expresó el Director Nacional de Diprove.

El RUAT tiene en registro a 148.553

“El parque automotor de motocicletas en Bolivia alcanza a 148.553 unidades hasta agosto de este año”, dijo la directora ejecutiva del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT), Nancy Bolaños (foto).

Según los datos, hasta la mitad de 2012 la cantidad se incrementó en 50% en relación con el año pasado, pues a diciembre de 2011 estaban registradas 104.224 y a agosto de este año sumaron 148.553. Se prevé que para finales de 2012 la cifra crecerá aún más, señaló Bolaños. El crecimiento fue progresivo. De 2008 a 2009 la anotación legal de estos motorizados subió en 27%; un año después la diferencia fue del 28% y para 2011 en 43%.

El departamento donde está la mayor cantidad de vehículos de dos ruedas a motor es Santa Cruz con 53.050 unidades. El segundo lugar lo ocupa Cochabamba con 42.246. El departamento de La Paz se ubica en tercer lugar con 15.977. Muy cerca está Beni con 15.286. El resto de las regiones se encuentra después con menor cantidad de motorizados, pero no menos significativa, especificó la autoridad del RUAT. Para Bolaños, una de las

causas fundamentales de este incremento es la importación de motos a precios bajos, especialmente de industria china.

Sobre todo el parque automotor existente en Bolivia, explicó que éste creció en 12% el último periodo. En Bolivia —a julio de este año— están anotados 1.168.000 vehículos de todo tipo.

Sugirió a los dueños registrar sus vehículos presentando la Declaración Única de Importación (DUI) y el Formulario de Registro de Vehículos (FRV), que respaldan la importación legal, y hacer la transferencia a sus nombres.

Domingo, 2 de octubre de 2011

LA PATRIA, Bolivia - Nacional

Motocicletas que no tengan placas de circulación serán decomisadas



Motos que no tengan placas serán decomisadas

Las motocicletas que circulen por la ciudad sin placas de control serán decomisadas desde mañana, por el personal del Organismo Operativo de Tránsito, en coordinación con el Gobierno Autónomo Municipal de Oruro, que emitió un comunicado para llevar adelante esta actividad. En realidad, dicha circular debía estar vigente desde el 1 de octubre, sin embargo, esa labor se realizará desde el 3 de octubre, a través de distintos operativos que se efectuarán en esta capital. "El Gobierno Municipal de Oruro comunica que a partir del 1 de octubre, en coordinación con el Organismo Operativo de Tránsito se procederá con operativos de control y decomiso de motocicletas, que circulen por el municipio, sin las correspondientes placas", se indica en el documento. Argumentaron que de acuerdo a las normas establecidas en el Código y Reglamento de Tránsito, se prohíbe la circulación de vehículos automotores y motocicletas sin placas.

Ante esa situación, indicaron que los usuarios deben regularizar y registrar las motocicletas en el municipio de Oruro, para garantizar su libre circulación. "Estos trámites son inmediatos y la entrega de placas es en 24 horas", manifestaron.

TRÁNSITO

Por su parte, las autoridades del Organismo Operativo de Tránsito recomendaron a los conductores de motocicletas, que porten siempre la licencia de conducir y el casco de seguridad, que son los elementos vitales para tener a cargo este tipo de vehículos.

Al mismo tiempo, recomendaron a los padres de familia, que no compren esos vehículos a sus hijos menores de edad, ya que se estaría poniendo en riesgo su integridad física.

BOLIVIA

(Estado Plurinacional de)

Población: **9 524 568**

Nivel de ingresos: **Mediano**

Ingreso nacional bruto por habitante: **\$1 260**



MARCO INSTITUCIONAL	
Organismo rector: Consejo Interinstitucional de Seguridad Vial Financiado en el presupuesto nacional	No
Estrategia nacional de seguridad vial	SI
Objetivos mensurables	SI
Financiado	No

LEGISLACIÓN NACIONAL	
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional Las autoridades locales pueden establecer límites más bajos. Límite máximo en tramos urbanos	SI No 40 km/h
Aplicación*	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Leyes sobre consumo de alcohol y conducción	SI
Límite de CAS - población general	Ninguno*
Límite de CAS - conductores jóvenes o novatos	Ninguno*
Pruebas aleatorias de alcoholemia y/o controles policiales	SI
Víctimas mortales por accidentes de tránsito bajo los efectos del alcohol	—
Aplicación*	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley sobre uso del casco en motocicletas	SI
Se aplica a todos los ocupantes	SI
Criterios de uso obligatorio del casco	No
Tasa de uso del casco	—
Aplicación*	SI en consenso
Ley sobre uso del cinturón de seguridad	No
Se aplica a todos los ocupantes	SI
Tasa de uso del cinturón de seguridad	SI
Aplicación*	SI
Ley sobre uso de sistemas de retención para niños	No
Aplicación*	SI

* La calificación de la aplicación de la legislación representa el consenso basado en la opinión profesional de los especialistas según una escala de 0 a 10, en la que 0 es "indiferente" y 10 es "eficaz".
* La calificación bajo los efectos del alcohol no está definida por un límite máximo de alcoholemia.
* No tiene consenso, pero el grupo cree que el cumplimiento será poco riguroso.

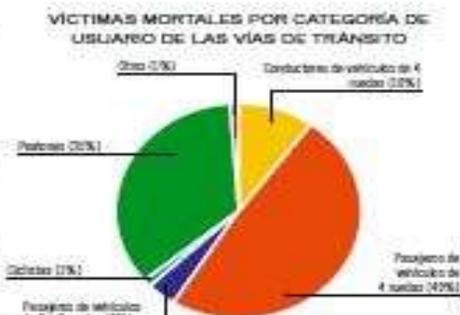
CALIDAD DE LOS VEHÍCULOS	
No hay fabricantes de coches	
AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL	
Se exigen auditorías formales en los proyectos de construcción de nuevas vías de tránsito importantes	No
Auditorías periódicas de la infraestructura vial existente	No
PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE ALTERNATIVO	
Políticas nacionales para promover los desplazamientos a pie o en bicicleta	No
Políticas nacionales para promover el transporte público	No

ATENCIÓN POSTERIOR A LOS ACCIDENTES	
Sistema de atención prehospitalaria, formal y a disposición del público	SI
Número telefónico nacional de acceso universal	SI

— Datos no disponibles.
* No aplicables en requeridos.

DATOS	
Modificación de víctimas mortales por accidentes de tránsito (2007)	1 073*
Modificación de traumatismos no mortales por accidentes de tránsito (2007)	13 481*
Existe de casos disponibles	No

* Datos de la Policía, defensión de mortalidad, defensas ocurridas en el lugar del siniestro.
* Datos de la Policía Nacional.



Fuente: 2007, Datos de la Policía Nacional

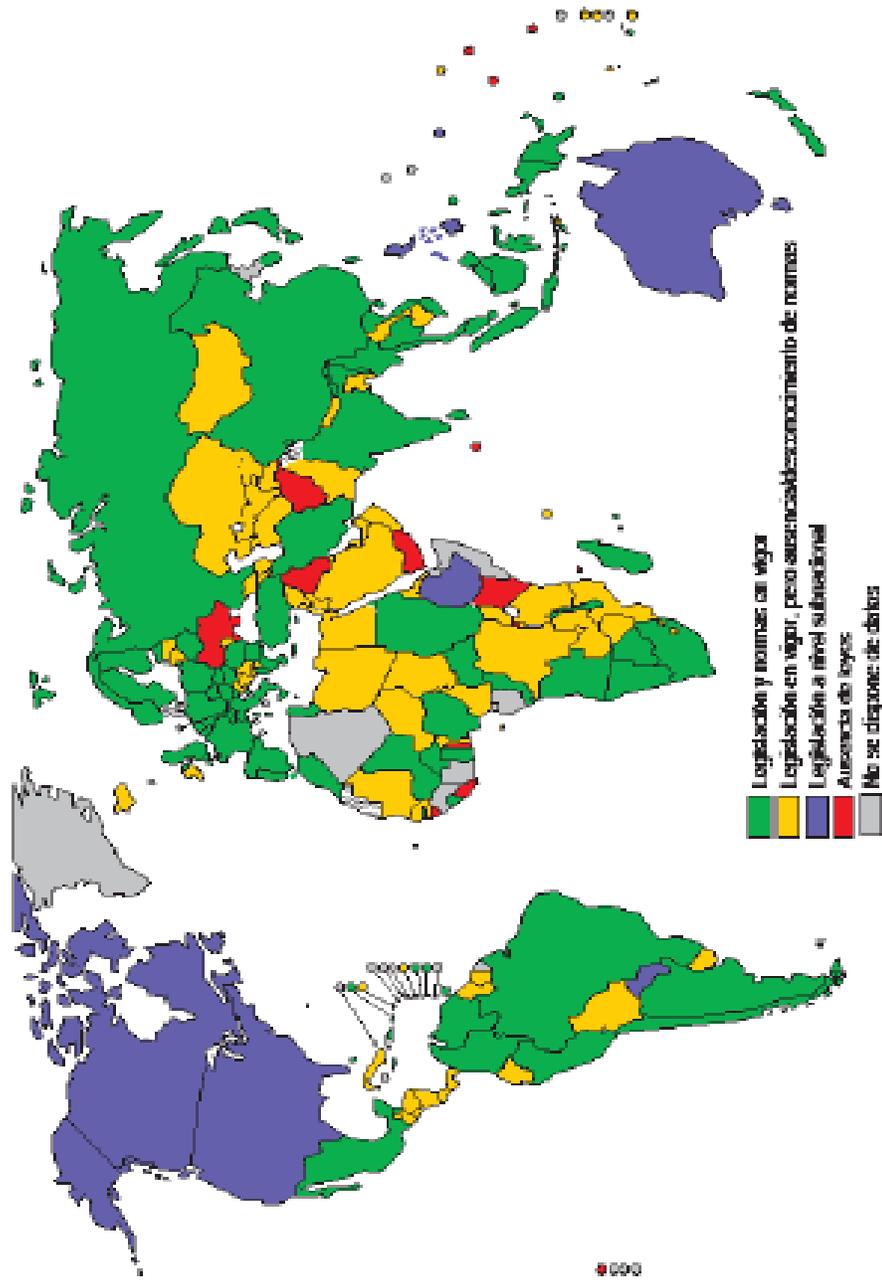


Fuente: Policía Nacional, Instituto Nacional de Estadística

VEHÍCULOS REGISTRADOS	
609 645 total (2007)	
Automóviles	25%
Vehículos de motor de 2 y 3 ruedas	5%
Minitransportes, furgonetas, etc. (asientos <20)	58%
Camiones	11%
Autobuses	1%
Vehículos sin motor	—
Otros	2%

Datos obtenidos por el Ministerio de Salud y Deportes y la Policía Nacional de Bolivia.

Figura 8. Leyes sobre la utilización del casco en motocicletas, y normas aplicables a los cascos protectores, por países/zonas





CONDUCCION DE MOTOCICLETAS SIN PLACA Y MEDIDAS DE SEGURIDAD



VENTA DE MOTOCICLETAS INDOCUMENTADAS



MOTOCICLETAS SIN PLACA



CONDUCCIÓN SIN MEDIDAS DE SEGURIDAD

4. BIBLIOGRAFÍA.

- ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN BOLIVIA: situación en el ultimo O68d quinquenio / Ministerio de Salud y Deportes; Policía Nacional Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud. — La Paz: OPS/OMS, 2004.
- ACTUALIDAD ESTADÍSTICA ELABORADA POR EL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE) con información proporcionada por el Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT).
- AGUILERA, ELIO R. “La seguridad vial no es accidental”. Marzo. Ministerio de Educación y Deportes. CIAPEV. Caracas, Venezuela. 2005.
- BAEZA Adell Cristina. FERNANDEZ Jimenez Manel. Seguridad Vial Para Trabajadores Motoristas. Editorial Mapfre.
- BOLETÍN AIRE LIMPIO N° 14 enero – abril 2011.
- BOLETÍN ESTADÍSTICO SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (S.O.A.T.) Enero – Diciembre de 2011.
- BOLIVIA, Constitución Política del Estado Plurinacional; GACETA OFICIAL DE BOLIVIA; La Paz – Bolivia; 2012.
- BOLIVIA, Ley Marco de Autonomías y de Descentralización; GACETA OFICIAL DE BOLIVIA; La Paz – Bolivia; 2012.
- BOLIVIA, Ley general de transporte.; GACETA OFICIAL DE BOLIVIA; La Paz – Bolivia; 2012.
- BOLIVIA, Ley de Municipalidades N° 2028; GACETA OFICIAL DE BOLIVIA; La Paz – Bolivia; 2012.
- BOLIVIA, Código de transito y su reglamento; GACETA OFICIAL DE BOLIVIA; La Paz – Bolivia; 2012.
- CABANELLAS, Guillermo. (1978) “Diccionario de Derecho Usual”. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires – Argentina

- CONCEPTOS BÁSICOS Y CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO, Unidad De Coordinación De La Asamblea Constituyente (UCAC), La Paz –Bolivia, Septiembre 2005
- HERNANDEZ Roberto, FERNÁNDEZ Carlos BAPTISTA Pilar, “Metodología de la Investigación”. Edit. McGraw-Hill, México 1999
- INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL
RESUMEN, www.who.int/Violence_Injury_Prevention/Road_Safety_Status/2009.
- MEMORIA DEL PLAN NACIONAL DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES: 1995–2000, Costa Rica. Consejo de Seguridad Vial, Ministerio de Obras Públicas y Transporte.. Primera edición. Gullá Imprenta: San José de Costa Rica; 1997.
- CNSV Plan De Seguridad Nacional 2007 - 2011.
- DICCIONARIO SOPENA ENCICLOPÉDICO E ILUSTRADO. (1970) Tomo I. Editorial Ramón Sopena S.A. Barcelona-España.
- ISOBA María Cristina. Manual Para La Circulación. Luchemos Por La Vida Asociación Civil. Tercera Edición.
- LESIONES NO INTENCIONALES. LEGISLACIÓN DE AMÉRICA LATINA SOBRE PROGRAMAS - PREVENTIVOS Y RESPONSABILIDADES. COLISIÓN Y ATROPELLO POR VEHÍCULOS, CAÍDAS, QUEMADURAS Y AHOGAMIENTOS. - Organización Panamericana de la Salud - Washington, D.C.: OPS, © 2004. (Publicación Ocasional No. 13)
- MOSTAJO, Machicado Max; Seminario Taller de Grado; Primera Edición; La Paz – Bolivia; 2005.
- OSSORIO, Manuel; Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales; Editorial Heliasta; 2005.
- PAN AMERICAN HEALTH ORGANIZATION, The University of North Carolina Injury Prevention Research Center. Regional reconnaissance

of policies and programs to prevent and respond to unintentional injuries. PAHO: Washington, DC; 1998.(HCP/HCN/98.05).

- PARDINAS, Felipe. (1979) “Metodología y Técnicas de Investigación en Ciencias Sociales” 19° Edición. Siglo XXI Editores. México DF-México.
- PEREZ FERNANDEZ Alexander. Plan de empresa presentado para optar al título de Especialista en Gerencia de Mercadeo Asesor Juan Andrés Vélez Salamanca. Institución Universitaria Ceipa Sabaneta 2007.
- PROYECTO DE LEY GENERAL DE TRANSPORTES. FBDM Artistas – Políticas.
- RANDOM, Estudios de Opinión, Marketing y Socioeconómicos, S.A.
- REVISTA PUBLIMOTOS, Primera edición año 2006.
- RODRÍGUEZ, Francisco J. y otros. (1984). “Introducción a la Metodología de las Investigaciones Sociales”. Editora Política, La Habana – Cuba.
- SAUCEDO Juan Pablo, Asistente de la Gerencia Técnica del IBCE: asistentegt2@ibce.org.bo. IBCE Edición 05/2012.
- TORRICO, Luis Fernando (2009), “Filosofía Del Derecho”. Editora G.P.I., La Paz Bolivia.
- VIDA Fernández José. Las Sanciones Administrativas (I): Concepto Y Elementos. Universidad Carlos III de Madrid

PAGINAS DE INTERNET

- <http://estebanoncars.blogspot.com/2010/09/reporte-de-viaje-la-paz-luribay.html>.
- <http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com>.
- <http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Motocicleta&oldid=59463231>»Categorías.

- <http://melacorropuntocom.blogspot.com/2009/03/la-primera-moto-de-la-historia.html>.
- <http://www2.la-razon.com/version.php?ArticleId=970&EditionId=61>.
- [http://www.radiofides.com/noticia/Ultimas/Incremento de motos va a la parr del incremento de accidentes de transito](http://www.radiofides.com/noticia/Ultimas/Incremento_de_motos_va_a_la_parr_del_incremento_de_accidentes_de_transito).
- <http://www.dpv.misiones.gov.ar/seguridadvial/index.php?option=com>.
- [http://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Informes_de_error.subst:Avisoreferencias Seguridad vial](http://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Informes_de_error.subst:Avisoreferencias_Seguridad_vial).
- http://www.abc.gov.bo/memorias/-/plan_estrategico/contextohtml.
- <http://elmonticulo.com/wpMontic/2012/01/2011-133-accidentes-de-motos-solo-en-el-centro-paceno>.
- <http://www.me.gov.ve> –Segundo Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial.
- <http://www.iadb.org/exr/pub/pages/book.asp?id=104#conten>.
- www.laprensa.com.bo.
- www.la-razon.com.bo.
- www.la-razon.com.bo. La Razón / Micaela Villa / La Paz 05:31 / 08 De Enero De 2012.
- www.eldiario.com.bo.
- www.juridica.unam.mx.
- www.aduana.gob.bo - Febrero de 2012 - Análisis Estadístico del Programa de Saneamiento Legal de Vehículos 2011 Base de datos de los vehículos saneados según la Ley N° 133 Yuri Roberto Zamorano Braun.
- www.msf-usa.org, Jenner Street, Suite 150 • Irvine, CA 92618-3806 949.727.3227 • ©2001-2007 Motorcycle Safety Foundation PN MSCU4330NC00 Revision 01-07.
- www.Revista de responsabilidad civil y seguro - Concurrencia de culpas: Casco protector y cinturón de seguridad, por Miguel Carmona Ruano Presidente de la Audiencia Provincial de Sevilla.

- [www.Congreso constituyente de la asociación española de abogados sobre responsabilidad civil y seguro](#), por Francisco Soto Nieto Doctor en Derecho. Ex Magistrado del Tribunal Supremo.
- [www.Teoría de la Seguridad Jurídica](#) por Jorge Zabala Egas.