

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ÁNDRES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS PÓLITICAS
CARRERA DE DERECHO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS**



TESIS DE GRADO

**“NECESIDAD DE UNA LEY QUE REGULE EL SERVICIO
DEL AUTO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN BOLIVIA”**

TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE LICENCIATURA EN DERECHO

Postulante: Marco Antonio Cuentas Mendivil
Tutor : Dr. Arturo Vargas Flores

La Paz – Bolivia
2009

DEDICATORIA

A Dios por estar siempre a mi lado, y por haberme dado la fortaleza suficiente para no claudicar en mis aspiraciones, lo que ha permitido la conclusión del presente trabajo.

A mi mamá, esposa e hijos quienes con su constante apoyo me impulsaron a la conclusión del presente trabajo.

A todas las personas que desinteresadamente me ayudaron en el desarrollo de la presente investigación.

AGRADECIMIENTO

Un profundo agradecimiento a los docentes de la Facultad de Derecho, por los conocimientos que me inculcaron.

A la persona que supo guiar mis pasos con su experiencia y conocimiento, brindándome su amistad a lo largo de mi vida universitaria y laboral, al Dr. Luís Eduardo Calvimontes Novillo, a quien considero un ejemplo de profesional y amigo.

A quien me colaboró de manera paciente y desinteresada a mi Tutor de Tesis el Dr. Arturo Vargas Flores, ya que sin sus

conocimientos el presente trabajo no hubiera llegado a realizarse.

RESUME O “ABSTRACT”

Realizado el presente trabajo, dentro del tema propuesto y objeto de la investigación realizada, se ha cumplido con el método diseñado en primera instancia y con ello se ha logrado establecer los objetivos previstos en el Perfil de Tesis, conceptualizando las variables propuestas y aspectos referentes a la urgente necesidad de la creación de una ley que regule el servicio del auto transporte publico urbano en Bolivia, identificando de esta manera los factores principales por los cuales las actuales leyes y reglamentos que regulan este servicio, no han logrado solucionar los constantes problemas por los que atraviesan a diario nuestras ciudades, que con el inminente crecimiento del parque automotor que ha generado un verdadero caos vehicular, hace pensar que la regulación existente sobre este tema no es suficiente o sencillamente no se adecua a la realidad de nuestro país, ya que la reglamentación con la que se cuenta hasta la fecha se encuentra desactualizada como por ejemplo el Código de Transito y su Reglamento que no responden al momento histórico, el crecimiento demográfico, el incremento del parque automotor y el desarrollo de las urbes, lo que ha provocado que la labor del Organismo Operativo de Transito y las Honorables Alcaldías Municipales no respondan efectivamente a los diversos problemas que atraviesa el sector del auto transporte público urbano, por el contrario las crecientes denuncias sobre el incremento de actos de corrupción y otros, no permiten que los usuarios tengan seguridad jurídica, debido a la carencia de una ley especifica que regule el servicio del auto transporte público urbano en Bolivia, de ahí la urgente necesidad de crear una ley que regule estos servicios y que esté pensada de acuerdo a las necesidades de cada departamento en particular, de esta forma poder normar la actividad del servicio del auto transporte para lograr una regulación que

permita ordenar la ciudad, y que todos y cada uno de los ciudadanos podamos respetar y cumplir las disposiciones emanadas sobre este tema.

NECESIDAD DE UNA LEY QUE REGULE EL SERVICIO DEL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN BOLIVIA

INDICE GENERAL

Dedicatoria.....	I
Agradecimiento.....	II
Resumen Abstract.....	III
Índice.....	IV
DISEÑO DE INVESTIGACION.....	VIII
Identificación del problema.....	VIII
Problematización.....	IX
Delimitación de la investigación.....	X
• Temática.....	X
• Temporal.....	X
• Espacial.....	X
Fundamentación e importancia de la investigación.....	X
Objetivo general.....	XI
Objetivos específicos.....	XI
Marco Teórico que sustenta la investigación.....	XI
Hipótesis de trabajo de la investigación.....	XII
Variables de la investigación.....	XII
• Variable dependiente.....	XII
• Variable independiente.....	XII
• Variable interviniente.....	XII
• Variable moderante.....	XII
Métodos que fueron empleados en el proceso de la investigación.....	XII
Técnicas de investigación utilizadas.....	XIII
INTRODUCCION.....	XV
CAPITULO I.....	1
MARCO HISTORICO	
ORIGEN HISTORICO DE LA REGULACION DEL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN BOLIVIA.....	1
1.- Antecedentes históricos del auto transporte.....	1
1.1.- Antecedentes históricos del auto transporte en Bolivia.....	5
1.1.1.- Reseña histórica del auto transporte en la ciudad de La Paz.....	6

1.1.1.1.- Sindicato Mixto de transportistas “Villa Victoria”	7
1.1.1.2.- Sindicato de chóferes “Eduardo Avaroa”....	7
1.1.1.3.- Sindicato Mixto de Colectiveros “San Cristóbal”	8
1.1.1.4.- Sindicato de Transporte Litoral.....	9
1.2.- Estructura organizacional del transporte publico.....	9
1.2.1.- Propiedad publica del servicio de pasajeros.....	10
1.2.2.- Propiedad y organización.....	11
1.2.3.- Estructura institucional.....	12
1.2.4.- Parque automotor.....	13
1.2.5.- Sistemas de operación.....	14
1.2.6.- Reglamentación y control.....	15
CAPITULO II.....	17
MARCO TEORICO	
2.- ANTECEDENTES TEORICOS Y CONCEPTUALES QUE SUSTENTAN LA	
FUNCIONALIDAD DEL AUTO TRANSPORTE DE SERVICIO PUBLICO	17
2.1.- Antecedentes, evolución y situación actual.....	17
2.1.1.- La metropolitanización del auto transporte público...	19
2.1.2.- El transporte como servicio público.....	20
2.1.2.1.- Clasificación del trasporte de servicio público	20
2.1.2.1.1.- Colectivo.....	22
2.1.2.1.2.- Microbús.....	22
2.1.2.1.3.- Minibús.....	22
2.1.2.1.4.- Carry.....	23
2.1.2.1.5.- Radio Taxi.....	23
2.1.2.1.6.- Taxi.....	23
2.1.2.1.7.- Trufi.....	23
2.2.- Funcionalidad del transporte del servicio publico.....	24
2.2.1.- El transporte de servicio publico.....	24
2.2.1.1.- Vehículo automotor.....	24
2.2.1.2.- Concesión.....	25
2.2.1.3.- Autorización o permiso.....	27
2.2.1.4.- Caducidad.....	27
2.2.1.5.- Concesionario.....	28
2.3.- El servicio del auto transporte de servicio público y su relación	
institucional.....	29
2.3.1.- Los Municipios.....	30
2.3.1.1.- La Unidad Especial de Sistemas Viales...	31
2.3.1.1.1.- Facultades de la Unidad Especial	
de Sistemas Viales.....	31
2.3.1.1.2.- Atribuciones de la Unidad Especial	
de Sistemas Viales.....	31
2.3.1.2.- Identificación y fiscalización sobre el servicio	
del auto transporte.....	33

2.3.1.2.1.- Control.....	33
2.3.1.2.2.- Sanciones.....	33
2.3.1.3.- Capacitación sobre el servicio del auto Transporte.....	34
2.3.1.3.1.- Técnica.....	34
2.3.1.3.2.- Señalización.....	35
2.3.1.4.- Tasas impositivas sobre el auto transporte	37
2.3.1.4.1.- Impuestos.....	37
2.3.1.5.- Requisitos para la prestación de servicio del auto transporte.....	37
2.4.- Facultades y Atribuciones del Organismo Operativo de Tránsito	39
2.4.1.- Licencias.....	39
2.4.1.1. Clasificación.....	40
2.4.2.- Tarjeta de operaciones.....	40
2.4.3.- Registro.....	40
2.4.3.1. Registro de personas.....	40
2.4.3.2. Registro de vehículos.....	41
2.5.- Regimen de concesiones, permisos y autorizaciones.....	41
2.6.- Análisis crítico y reflexivo de las condiciones actuales del auto transporte de servicio público urbano.....	44

CAPITULO III

MARCO JURIDICO

3.- SUSTENTO LEGAL NACIONAL QUE REGULA LA PRESTACION DEL SERVICIO DEL AUTO TRANSPORTE PUBLICO URBANO.....	47
3.1.- Antecedentes del marco legal.....	48
3.1.1.- Constitución Política del Estado.....	49
3.1.2.- Ley de Capitalización.....	49
3.1.3.- Ley Orgánica de Municipalidades.....	50
3.1.4.- Ley del Sistema de Regulación Sectorial (SIRESE).	50
3.1.5.- Ley de Municipalidades.....	51
3.1.6.- Código de Tránsito.....	52
3.1.7.- Reglamento del Código Nacional de Tránsito.....	52
3.2.- Disposiciones legales.....	53
3.2.1.- Decreto Supremo No 24178 - 08/12/1995.....	53
3.2.2.- Decreto Supremo No 24753 - 31/07/1997.....	54
3.2.3.- Decreto Supremo No 25461 - 23/07/1999.....	54
3.2.4.- Reglamento de Transporte Publico Urbano para la ciudad de La Paz.....	55
3.2.5.- Ordenanzas Municipales.....	55
3.2.5.1. Ordenanza Municipal No. 131/98 - 03/11/1998	55
3.2.5.2. Ordenanza Municipal No. 048/00 - 06/06/2000	55
3.2.6.- Ley Orgánica de la Policía Nacional de 8 de abril de 1985.....	56

3.3.- Derecho comparado.....	56
CAPITULO IV	
4.- LA EJECUCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	60
4.1.- Tipo de estudio.....	60
4.2.- Identificación del problema.....	60
4.3.- Planteamiento de la hipótesis.....	62
4.4.- Selección del sector de estudio.....	62
4.4.1.- Objeto de investigación.....	62
4.4.2.- Determinación del universo.....	62
4.4.3.- Método cualitativo.....	63
4.5.- Resultados de la investigación de campo.....	63
4.5.1.- Reporte de las entrevistas al personal de las Instituciones vinculadas a la prestación de servicios de transporte.....	73
4.5.2.- Observación descriptiva como resultado del trabajo de campo.....	75
4.5.3.- Análisis de los resultados del marco practico.....	76
Conclusiones.....	78
Recomendaciones.....	85
Anteproyecto de Ley.....	86
Bibliografía.....	I
Anexos.....	II

DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

1.- TITULO DEL TEMA DE INVESTIGACION

NECESIDAD DE UNA LEY QUE REGULE EL SERVICIO DEL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN BOLIVIA

2.- IDENTIFICACION DEL PROBLEMA

En la actualidad el servicio público del auto transporte urbano en la ciudad de La Paz y otros Departamentos de Bolivia, se desenvuelve dentro de un marco de desorden, caos, anarquía e inseguridad jurídica para la sociedad, fundamentalmente para los usuarios, quienes se constituyen en las víctimas, debido a que este sector no cumple con las normas jurídicas que regulan la materia, por el contrario las autoridades del Organismo Operativo de Transito al tener una actitud contemplativa de las acciones efectuadas por los transportistas del sector publico, que junto a las disposiciones legales desactualizadas, como son el Código de Transito y su Reglamento que no responden al momento histórico, el crecimiento demográfico, el incremento del parque automotor y el desarrollo de las urbes, ha provocado que la labor del Organismo Operativo de Transito y las Honorables Alcaldías Municipales no respondan efectivamente a los diversos problemas que atraviesa el sector del auto transporte público urbano, por el contrario las crecientes denuncias sobre el incremento de actos de corrupción y otros, no permiten que los usuarios tengan seguridad jurídica, debido a la carencia de una ley especifica que regule el servicio del auto transporte público urbano en Bolivia.

De la misma manera la ausencia de una ley que regule el auto transporte urbano en Bolivia ha generado otros problemas entre las cuales se encuentran:

- * La creciente corrupción en el Organismo Operativo de Transito.
- * La disfuncionalidad del control del servicio del auto transporte público urbano.

- * La desactualización de las normas que regulan el transito encargadas de regular el auto transporte publico en la ciudades urbanas de Bolivia

- * La desorganización y la falta de control por parte del Organismo Operativo de Transito y las Honorables Alcaldías Municipales.

3.- PROBLEMATIZACION

En el desarrollo de la investigación la investigación se ha planteado las siguientes interrogantes:

¿Cuáles son las razones y circunstancias, por las que el Estado Boliviano no ha establecido una ley específica que regule el servicio público del auto transporte?

¿Será que la inexistencia de una ley del servicio público urbano ha provocado los conflictos entre transportistas y autoridades, constituyéndose en una de las causas de la creciente corrupción en el Organismo Operativo de Tránsito?

¿Será que una ley específica que regule el servicio del auto transporte del servicio público mejorara las condiciones del servicio para los usuarios?

¿La ausencia de un ordenamiento jurídico que regule el servicio del auto transporte público no ha permitido el control y la seguridad jurídica para el usuario?

¿Será que, los límites jurídicos e institucionales establecidos en una nueva ley permitirá el fortalecimiento del auto transporte del servicio público?

4.- DELIMITACIÓN DEL TEMA DE INVESTIGACION

La delimitación permitirá establecer los límites, el alcance y los recursos establecidos en lo siguiente:

4.1.- TEMÁTICA.-

La investigación fue enfocada desde el punto de vista socio jurídico y su impacto en la sociedad, toda vez que la temática, tienen características que no se limitan a lo normativo, sino de interés socio económico a la hora de ordenar, controlar, regular y administrar los intereses de quienes prestan servicios y de los usuarios.

4.2.- TEMPORAL.-

La investigación se ha circunscrito a partir del año 1973 hasta el año 2008, debido a que el actual código de tránsito y su reglamento data del 8 de junio del año 1978 y que se encuentra vigente.

4.3.- ESPACIAL.-

El presente trabajo, en cuanto al espacio se desarrollará en Bolivia, debido a que la ley tiene un carácter de generalidad, pero como modelo de investigación se considerará a la ciudad de La Paz y El Alto, debido al creciente parque automotor, desorganización e inseguridad jurídica.

5.- FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DEL TEMA

La población y los usuarios se ha convertido en víctima de una serie de hechos que no solo atentan contra las normas establecidas en un derecho desactualizado, sino que van contra la seguridad física y los derechos fundamentales, ya que el servicio de auto transporte de servicio público urbano de manera arbitraria comete una serie de hechos como el de cambiar discos, rutas, incrementar asientos más de los establecidos, cobrar pasajes por encima

de lo dispuesto, y otros, que hacen que la sociedad viva en un estado de inseguridad jurídica, por otra parte las autoridades del Organismo Operativo de Transito no tienen la capacidad de hacer que se cumplan las normas, que además se encuentran desactualizadas y que no responden a las necesidades y requerimientos sociales de la población, por estas razones se hace necesario que se reivindiquen los derechos fundamentales de los usuarios.

En este contexto, al observar que el Organismo Operativo de Transito y las Honorables Alcaldías Municipales, no tienen la capacidad institucional, profesional, de control social, debido a la ausencia de una normativa actualizada y específica que regule el auto transporte público, se hace necesario establecer los límites jurídicos e institucionales destinados a la proyección de una ley del servicio de transporte público destinados a regular la actividad laboral, funcional y de control sobre el auto transporte, con la perspectiva de lograr seguridad jurídica al usuario en particular y a la sociedad en general.

6.- OBJETIVOS DEL TEMA

La investigación se orienta a la consecución de las siguientes finalidades:

6.1.- OBJETIVO GENERAL

Demostrar la necesidad de una nueva ley que regule el servicio de auto transporte público urbano para la seguridad jurídica de la sociedad.

6.2.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

- * Revisar el origen histórico del auto transporte público urbano en Bolivia.
- * Exponer los antecedentes teóricos y conceptuales sobre el auto transporte.
- * Revisar la legalidad y características del sector del auto transporte público urbano en Bolivia.
- * Analizar las actuales leyes y normas que regulan el servicio de auto transporte público urbano.

7.- MARCO TEÓRICO

Como anteriormente se ha mencionado, la carencia de una ley específica que regule el auto transporte de servicio público, se ha convertido en una de las causales fundamentales para que no se respeten los derechos fundamentales de los usuarios y de la propia población, en este sentido el Estado en pleno ejercicio de los derechos subjetivos obliga a establecer una normativa específica que imponga un control jurídico sobre la actividad del auto transporte público urbano, debido a que las actuales disposiciones legales se encuentran alejadas de nuestra realidad y desactualizadas del tiempo y espacio, ya que la ambigüedad, contradictoriedad e incoherencias a dado lugar a interpretaciones y especulaciones las que a su vez dieron lugar a una gran desorganización y falta de control.

Por lo expuesto, la investigación tiene la misión de hacer un estudio profundo en la perspectiva de proponer parámetros técnicos, teóricos, jurídicos y fácticos, para una ley que regule el servicio de transporte público urbano.

8.- HIPÓTESIS DE TRABAJO.-

La implementación de una ley específica destinada a regular la actividad del auto transporte de servicio público urbano en Bolivia, permitirá evitar el caos, la anarquía, el desorden y la inseguridad jurídica para la sociedad, fundamentalmente para los usuarios

8.1.- VARIABLES.

8.1.1.- VARIABLE DEPENDIENTE

La ausencia de una ley específica

8.1.2. VARIABLE INDEPENDIENTE.-

El caos, la anarquía y el desorden

8.1.3. VARIABLE INTERVINIENTE.-

Para la seguridad jurídica de la sociedad.

8.1.4. VARIABLE MODERANTE.-

El servicio de auto transporte público urbano.

9. METODOS Y TECNICAS UTILIZADAS EN LA INVESTIGACIÓN

9.1. MÉTODOS SOCIALES

9.1.1.- ANALÍTICO SINTÉTICO.- Este método permitirá hacer un análisis para encontrar el sentido y el alcance de los presupuestos en la perspectiva de proponer los fundamentos para la proyección de una ley del auto transporte de servicio publico urbano, para que a partir de los presupuestos fácticos y normativos existentes se logre una síntesis con la finalidad de proyectar un ordenamiento jurídico específico.

9.2.- MÉTODOS ESPECÍFICOS.

- **MÉTODO EXEGÉTICO.-** Permitirá la averiguación de cual fue la voluntad del legislador para que no se establezca disposiciones que regulen el auto transporte de servicio publico urbano
- **MÉTODO TELEOLÓGICO.-** Permite encontrar el interés jurídicamente protegido de las normas actuales que regulan el auto transporte de servicio público urbano.
- **MÉTODO DE LAS CONSTRUCCIONES JURÍDICAS.-** Este método permite establecer los fundamentos sociológicos, institucionales y jurídicos, vinculados a la temática para la construcción de presupuestos constitucionales y normativos lograr una estructura orgánica y funcional del auto transporte de servicio público urbano
- **MÉTODO NORMATIVO.-** Permitirá recurrir a las diferentes disposiciones legales de derecho interno y externo, en la perspectiva de comprender su importancia en la regulación del objeto de investigación.

10.- TÉCNICAS UTILIZADAS

La investigación ha utilizado la técnica de observación, bibliográfica y la investigación de campo, la misma que ha permitido utilizar entrevistas,

encuestas, muestreos y los datos estadísticos con la finalidad de coleccionar información y elaborar el diseño de prueba, con la perspectiva de aprobar la hipótesis planteada, dentro de un marco de fidedignidad y ética investigativa, los mismos que se encuentran en el desarrollo de la tesis de grado y en los anexos de la presente tesis.

INTRODUCCIÓN

La presente tesis hace referencia la necesidad de una ley que regule el servicio del auto transporte público urbano en Bolivia, a su vez pretende mostrarnos de manera específica y concreta que las actuales leyes y reglamentos que se encuentran destinadas a la regulación y control de este servicio no es suficiente.

Fundados en una simple observación del desempeño de las funciones del servicio público del auto transporte público urbano en la ciudad de La Paz y otros Departamentos del país, podemos advertir que este se desenvuelve dentro de un marco de desorden, caos, anarquía e inseguridad jurídica para la sociedad, fundamentalmente para los usuarios, quienes son las constantes víctimas, debido a que este sector del auto transporte no cumple con las normas jurídicas que regulan la materia, por el contrario las autoridades del Organismo Operativo de Transito, quienes son los llamados a realizar el estricto control del cumplimiento de las leyes y reglamentos, exteriorizan una actitud contemplativa hacia las acciones efectuadas por los transportistas del sector publico, que junto a las disposiciones legales desactualizadas, como son el Código de Transito y su Reglamento que no responden al momento histórico, el crecimiento demográfico, el incremento del parque automotor y el desarrollo de las urbes, lo que ha provocado que la labor del Organismo Operativo de Transito y las Honorables Alcaldías Municipales no respondan efectivamente a los diversos problemas que atraviesa el sector del auto transporte público urbano, por el contrario las crecientes denuncias sobre el incremento de actos de corrupción y otros, no permiten que los usuarios tengan seguridad jurídica,

debido a la carencia de una ley específica que regule el servicio del auto transporte público urbano en Bolivia.

En el Capítulo Primero.- Se realiza una breve reseña histórica del origen del auto transporte público en Bolivia, donde en primera instancia si bien la necesidad de una ley específica que regule este servicio no era necesaria, con el pasar de los años y el crecimiento del parque automotor, ha dado lugar a la necesidad de la creación de leyes y reglamentos que permitan ordenar la circulación por las diferentes arterias de la ciudad tanto de vehículos como de peatones, es así que se inicialmente realizamos una descripción de los tipos de medios de transporte con los que se cuenta en la actualidad, y cual el origen de los mismos así como su estructura, organización, sus sistemas de operación, su reglamentación y control.

En el capítulo segundo.- Se podrá apreciar una sinopsis de los antecedentes teórico conceptuales que regulan la funcionalidad del transporte público automotor, asimismo los avances y estructuración del servicio público automotor actual, los entes existentes que tienen a su cargo la tarea de regular este servicio público, como también de controlar el cumplimiento de las disposiciones existentes sobre el tema, realizándose además una descripción general de las diferentes modalidades de auto transporte que en la actualidad se brinda a la ciudadanía.

En el capítulo tercero.- Veremos cuantas y cuales son las entidades que se encargan de regular y normar el servicio del auto transporte público urbano en Bolivia, que función cumple dentro de estos servicios la Superintendencia de Transportes, las H. Alcandías Municipales y El organismo Operativo de Tránsito, así como cuales son las disposiciones legales sobre el ramo con las que se cuenta en la actualidad.

En el capítulo cuarto.- Identificaremos el problema en el presente trabajo de investigación, estableciendo que el servicio del auto transporte público urbano en Bolivia, se desenvuelve en medio del desorden, caos, anarquía e

inseguridad jurídica para la sociedad, fundamentalmente para los usuarios, todo esto debido a este sector que incumple con las pocas normas con las que cuenta en la regulación de esta materia.

CAPITULO I

ORIGEN HISTORICO DE LA REGULACION DEL AUTOTRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO URBANO EN BOLIVIA

CAPITULO I

MARCO HISTÓRICO

ORIGEN HISTORICO DE LA REGULACION DEL AUTOTRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO URBANO EN BOLIVIA

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL AUTOTRANSPORTE

Hace aproximadamente 4000 años, en Asia, aparece la rueda, invención atribuida a la cultura de sumeria. Este elemento nace de la necesidad de trasladar objetos o bien personas de una manera más fácil, rápida y cómoda.

Luego de esta invención revolucionaria, siglos después, apareció la idea de crear un instrumento, formado principalmente por ruedas y un habitáculo central, que permitiera el desplazamiento de las personas. De esta manera, comenzó, desde esa época el concepto de vehículo como medio de transporte de seres humanos. Los primeros vehículos eran movidos por tracción humana o animal.

En la antigua china, hace dos milenios, las clases distinguidas, para poder obtener sus títulos debían demostrar su habilidad en el control de carruajes. Para esto, se formaron una serie de escuelas especializadas, cuya labor era formar a las personas en lo que a manejo de carruajes se refiere. Se puede decir que estas escuelas son los inicios de lo que hoy se conoce como escuelas de conductores.

Los romanos por su parte, construyeron una red viaria de 150.000 Km., para el desplazamiento de la población que contara con vehículo. Con el afán de hacer mas ordenado, cómodo y rápido el tránsito en dicha red, fue necesario diseñar un código de señales de tráfico. Una de las señales es la que hoy se conoce como “Pare”, claro que en este caso era bastante diferente a lo que conocemos, esta señal estaba representada por el Dios Hermes con el brazo levantado. En cuanto al problema de derecho de paso en un cruce, los romanos optaron por darle el derecho de paso al vehículo de mayor rango y al conductor de mayor edad, claro está que esto generó más de una discusión.

En la época de Augusto, se incluyó por primera vez a los peatones en el tema de tránsito, debido a que ya habían surgido algunos casos de atropellos en las calles de la antigua Roma. Se crearon zonas peatonales en las cuales se permitía el tránsito solo de peatones, y el tráfico de vehículos quedaba restringido solo para las horas de la noche. Esta medida no era muy amistosa desde el punto de vista de los vecinos que querían dormir.

En el año 1.300 se realizó en Roma una multitudinaria peregrinación, por lo que el Papa Bonifacio VIII se vio en la obligación de velar por el éxito del evento y dictó una norma para que los vehículos circularan por la izquierda. ¿Por qué hoy en día sólo en Inglaterra se circula por la izquierda? Resulta que cinco siglos después de que se dictara esta norma, Napoleón Bonaparte cambió el sentido de la marcha en todo su imperio. Cabe destacar que Napoleón nunca pudo incluir a Inglaterra dentro de su imperio, por lo que la incógnita queda totalmente clarificada.

A medida que transcurrían los años, el sistema se iba poniendo cada vez más complejo. En la época de Isabel La Católica, los carreteros que ocasionaban accidentes debido a la conducción en estado de ebriedad, tenían que pagar una multa. Dicha multa era mayor que muchas otras infracciones. En

el año 1.584, el Virrey de Valencia dispuso la pena de excomuni3n mayor a quien dejase aparcado su carro en las calles por las que debían transitar las procesiones más solemnes.

Para seguir en la línea de las sanciones debidas a la irresponsabilidad en el tránsito, en el año 1.767, el Rey Carlos III hizo un listado de multas destinadas a los infractores que circularan por el camino de Madrid a Aranjuez. Los ingresos recaudados por dichas multas eran destinados al arreglo de la ruta.

Muchos años después, por 1889, en la ciudad de Nueva York, se emitieron las primeras licencias de conducir, asimismo se ejecutan demarcaciones sobre las calles para encausar los vehículos en movimiento.¹

Con respecto a las señales de tránsito modernas, la primera señal de “Pare” se diseñó en Alemania en el año 1.892. Ésta consistía en una calavera metálica que se iluminaba en la noche. La implantación de esta señal provocó el pánico de los viajeros.

Posteriormente en Gran Bretaña el año 1896, la ley obligaba a que cada automóvil marchase precedido por un hombre a pie o a caballo con bandera en mano para alertar a los vecinos.

En Bolivia, la Policía Nacional inició sus actividades en la época republicana, concretamente un 24 de junio de 1826, mediante la primera Ley Reglamentaria de Policías en la que se mencionan algunas disposiciones de carácter normativo para mantener las vías públicas en buenas condiciones y libres de obstáculos.

¹ Dra. MARQUEZ Moreno Sussel Natividad “Guía de Procedimientos del Organismo Operativo de Tránsito” Pág. 16.

Noventa años después, es decir en 1916, en la ciudad de La Paz, se crea la “Oficina de Tráfico Urbano”, repartición dependiente del Consejo Municipal y más propiamente de la Intendencia Municipal para regular el movimiento de coches, carretas, jinetes y peatones.

Dentro de esta repartición policial tienen establecida su “Sección Tráfico” y un personal especial destinado al servicio de dirigirlo en las calles, y posteriormente se procedió a la adquisición de motocicletas y varas (bastones policiales) que deviene del apelativo de varitas, procediéndose a proyectar un Reglamento de Tráfico.

Un 18 de julio de 1936, las ya denominadas Direcciones de Tráfico Urbano, Suburbano y Provincial, pasan a depender de las Prefecturas de Departamento pero como “Organismos sujetos a la Policía de Seguridad”, y en mayo de 1939, en la ciudad de Sucre, se reúne el Primer Congreso de Directores de Tránsito de la República que elabora el Reglamento General de Tránsito y Rodaje, creándose por primera vez la “Dirección General de Tránsito y Rodaje”. Este documento fue aprobado posteriormente mediante Resolución Suprema de 11 de octubre del mismo año, para posteriormente en fecha 9 de junio de 1942, bajo dependencia del Ministerio de Gobierno, se eleve a rango de Servicio Nacional de Tránsito.

En 1943, se le dio el nombre de Dirección Departamental de Tránsito pasando posteriormente a depender de la Brigada Departamental de Carabineros y a ocupar las actuales dependencias de la Av. Mariscal Santa Cruz, en ese entonces se dispone el uso del uniforme verde olivo con la distinción de la letra “ T ” en un brazalete y de puños blancos.

La Constitución Política del Estado de 1967, en su Título Octavo establece por primera vez el Régimen de la Policía Nacional y a través de su Art. 215

dispone que: “ Las Fuerzas de la Policía Nacional están constituidas por la Dirección General, Guardia Nacional, Tránsito y Dirección Nacional de Investigación Criminal”.²

En fecha 16 de febrero del año 1973, se dicta el Decreto Ley N° 10135 mediante el cual, se aprueba el Código Nacional de Tránsito. Y mediante Ley Orgánica de la Policía Nacional de fecha 8 de abril de 1985, se establece al ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO, dentro de su administración desconcentrada y con jurisdicción departamental.

1.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL AUTO TRANSPORTE EN BOLIVIA

Sobre caminos y viajes, existen algunos comentarios en periódicos antiguos, por los que uno se forma una idea de cómo sufrían nuestros habitantes para poder trasladarse de un punto a otro. De la ciudad de La Paz a Oruro por ejemplo, se tiene conocimiento que un viaje a esa ciudad se lo realizaba en dos día y medio pasando una noche en una de las “Postas” instaladas cerca del camino, tiempo de recorrido impuesto por el mal camino y por la poca exactitud en el pago de la subvención. Debido a lo sacrificado y costoso que era para las empresas de transporte de pasajeros y carga mantener diligencias y carretas recorriendo por los malos caminos del país, el gobierno les otorgaba una subvención anual a fin de que trabajaran todo el año cobrando por los pasajes “Precios al alcance de todas las clases sociales”.

En abril de 1904, solo habían dos ferrocarriles en Bolivia: el de Ascotán - Uyuni – Oruro, inaugurado por el Presidente Aniceto Arce en 1892, y el de Guaqui - La Paz concluido el 25 de octubre de 1903 durante el Gobierno del Gral. José Manuel Pando; este segundo ferrocarrilera únicamente hasta El Alto

² REPÚBLICA DE BOLIVIA “Constitución Política del Estado” Ley de 2 de febrero de 1967.

y por ello los viajeros de Guaqui debían llegar a la ciudad en coches a tracción animal que eran propiedad de una sociedad denominada “Carretera Callao y Cía”. Esta empresa, contratada por la administración del ferrocarril para prestar servicios en combinación con sus trenes, dejó de transportar pasajeros de subida y bajada cuando fue terminada la construcción de la línea férrea El Alto – La Paz concebida para que por ella recorrieran carros eléctricos con sistema de trolley parecido al de los tranvías; por esta razón esos coches eran conocidos como “los tranvías de la bajada” y también como “los eléctricos”

Hace un siglo atrás las “líneas o trenes de automóviles” - compuestas por ocho, diez o más vehículos que hacían juntos el viaje para llevar mayor número de pasajeros y para prestarse ayuda mutua en caso de dificultades - eran consideradas las mejores competidoras del ferrocarril porque - se decía - al no necesitar la construcción de terraplenes ni el tendido de rieles - para su explotación, ésta era más económica. Por eso en julio de 1906 “un selecto grupo de caballeros dedicados a la actividad de los negocios” organizó una sociedad “para el tráfico de automóviles entre La Paz y Oruro con un capital de 200 mil bolivianos”.

1.1.1.-RESEÑA HISTÓRICA DEL AUTOTRASPORTE EN LA CIUDAD DE LA PAZ

Hacia el año 1976, la ciudad de La Paz estaba estructurada en tres niveles denominados Zona Sur, Centro y El Alto de La Paz, y se contaba con una población de 635,283 habitantes sobre una superficie urbanizada de 58 Km² y un parque automotor de 39,379 vehículos.

La infraestructura vial hasta ese entonces había tenido un crecimiento acorde con las necesidades urbanas o en todo caso, el déficit era moderado. El

transporte público era servido principalmente por el colectivo que tenía una capacidad aproximada de 30 pasajeros a bordo, que algunas décadas atrás había reemplazado al viejo tranvía, y el microbús o micro que entró al servicio en los años 1971 y 1972 con una capacidad de 21 asientos y con mayores velocidades de desplazamiento. Estas modalidades llegaron a operar hasta 50 líneas que daban cobertura a toda la ciudad, servicio que se prolongó hasta principios de los años '80, entre las cuales y a modo de referencia podemos señalar a las más importantes por su trayectoria entre las siguientes:

1.1.1.1.- SINDICATO MIXTO DE TRANSPORTISTAS “VILLA VICTORIA”

Esta Sociedad de Colectiveros de Villa Victoria, fue fundada un 4 de marzo de 1947, posteriormente se consolidó como Organización Sindical y el 29 de agosto de 1952 paso a llamarse “Sindicato Mixto de Colectiveros Villa Victoria”, para llegar a denominarse en la actualidad como “Sindicato Mixto de Transportistas Villa Victoria”, habiendo cumplido hace meses atrás 57 años de vida como Sindicato, operando en la actualidad en las modalidades de Colectivos, Micros, Minibúses y Carrys.

1.1.1.2.-SINDICATO MIXTO DE CHOFERES “EDUARDO AVAROA”

El Sindicato Mixto, nace a la vida en la ciudad de La Paz, un diez de agosto de mil novecientos cuarenta y ocho años a horas veinte y treinta, cuando los chóferes profesionales y de servicio público correspondientes a las líneas 2, 12, 15 é interprovinciales 1, 2 y 3, se reunieron en el domicilio del señor Ángel Medrano, ubicado en la Calle Víctor Sanjinés de la zona de Sopocachi, quienes luego de nombrar como Presidente de la citada reunión al señor Ángel Medrano, dieron lugar a varias exposiciones de los presentes sobre la conveniencia de organizarse en Sindicato para buscar su propia superación social, cultural y económica, el mismo que como símbolo de civismo y trabajo

llevaría el nombre del héroe del Topater, Don. Eduardo Avaroa. Se aprobó por unanimidad la ponencia presentada por el señor Víctor F. Vargas, y se determinó la organización de Comisiones para la redacción del Estatuto y Reglamento de la flamante organización para que se tramite ante el Supremo Gobierno la Personalidad Jurídica de Ley, la que fue promulgada mediante Resolución Suprema No. 92522 de 29 de abril de 1960. En la actualidad se encuentran operando en nuestra ciudad y la ciudad de El Alto en las modalidades de Colectivos, Microbuses, Minibuses, Trufibuses y Trufis.

1.1.1.3.-SINDICATO MIXTO DE COLECTIVEROS “SAN CRISTOBAL”

Este sindicato se origina en la ciudad de La Paz, a horas veintiuno del día quince de enero de mil novecientos cincuenta y uno años, cuando chóferes y ayudantes que prestaban sus servicios en las líneas de colectiveros de Miraflores en un numero de ciento ochenta componentes, se reunieron en Asamblea General en el Local de Actos Públicos del Estadio Obrero, lugar donde una vez instalado el acto se dispuso que el señor Alfredo Espinoza, presidiera las deliberaciones y que el señor Saturnino Baldivieso actuase como Secretario de Actas, haciéndoles conocer a los presentes que la convocatoria era para considerar una medida por la cual los chóferes y ayudantes debían desligarse de la Sociedad de Colectiveros, por cuanto en ella estaban comprendidos los propietarios y apreciaban como algo irreconciliable una acción conjunta entre patronos y asalariados y se concluyó señalando que era mas aconsejable formar un sindicato en el cual estén afiliados exclusivamente trabajadores y que los propietarios debían formar su agrupación en forma separada. Puesto el caso en consideración de la Asamblea, fue aprobado por unanimidad, con una aclaración realizada por el asambleísta Humberto Guzmán, en sentido de que el Sindicato podrá acoger a los chóferes que a su vez sean propietarios. Posteriormente a moción del asambleísta Primitivo Baldivieso, se resolvió designar un directorio provisional que se encargue de

organizar definitivamente el Sindicato y mande redactar y someter a una próxima asamblea los estatutos de la entidad y adoptar todas las medidas conducentes a la estabilización de la nueva entidad sindical. Finalmente y a moción del concurrente Walter Aguilar, se dispuso que el Sindicato se denominara en adelante “SAN CRISTOBAL”, en homenaje al santo patrono de los chóferes y que en adelante todos los colectivos de la línea llevaran una inscripción en la parte delantera con dicho nombre. A la fecha este Sindicato, se encuentra operando en las modalidades de Colectivos, Buses, Microbuses, Minibuses, Trufibuses y Taxis.

1.1.1.4.- SINDICATO DE TRANSPORTE “LITORAL”

Este Sindicato, fue fundado un 14 de noviembre de 1945 bajo la Presidencia del señor Serafín Sanjinés, en reunión realizada en la zona de Obrajes de nuestra ciudad, como consecuencia de la necesidad de desligarse de la Sociedad de Colectiveros que hasta ese entonces se encontraba única y exclusivamente formado por los propietarios, y de manera que era más aconsejable formar un sindicato esta noción es aceptada por unanimidad de los presentes para pasar a denominarse “Sindicato Mixto de Colectiveros Litoral”, posteriormente mediante Resolución Suprema No. 214442 de 18 de agosto de 1994, decidió cambiar de razón social por la de “ SINDICATO MIXTO DE TRANSPORTES LITORAL” el mismo que en la actualidad se encuentra operando en las modalidades de Buses, Microbuses, Minibuses, Trufibuses y Trufis.

1.2. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El auto transporte de servicio publico en el desarrollo histórico social ha tenido una estructura organizacional cuyas características identifican esta

actividad, sin embargo la reglamentación existente en un principio, no establecía ningún tipo de condiciones para la prestación de este servicio, lo que en un proceso que ya dura varios años, ha devenido en la informalidad de esta actividad y la “miniaturización” de los medios de transporte urbano de pasajeros, lo que a su vez ha implicado un proceso de deterioro de los parámetros de eficiencia y calidad del servicio, tal es así que los denominados minibuses y carrys se ha convertido en el principal medio de transporte en la ciudad de La Paz y El Alto, además del trufi (taxi de ruta fija), taxis y radio - taxis que se han incrementado en forma geométrica, ocasionando niveles sin precedentes de congestión vehicular y contaminación ambiental.

1.2.1.- PROPIEDAD PÚBLICA DEL SERVICIO DE PASAJEROS

Mediante Decreto Supremo No. 19261 de 5 de noviembre de 1982, se eliminó toda forma de monopolio en el servicio del auto transporte público en todo el territorio nacional, que hasta ese entonces tenían los sindicatos. Esta medida, permitió la creación de la única experiencia de propiedad pública del servicio de pasajeros conocida como Empresa Nacional de Transporte Automotor (ENTA), de propiedad estatal, la misma que luego fue transferida a la Alcaldía como Empresa Municipal de Transporte Automotor (EMTA) para posteriormente ser disuelta y rematada, atribuyéndose su fracaso fundamentalmente a problemas en la administración.

La desmonopolización del servicio de transporte, permitió el surgimiento de asociaciones, cooperativas y otro tipo de organizaciones que a la fecha operan en la ciudad. Sin embargo, la medida legal no establecía ningún tipo de reglamentación y/o condiciones para la prestación del servicio, lo que en un proceso que ya dura unos veinticinco años, ha devenido en la informalidad de la actividad y la “miniaturización” de los medios de transporte urbano de

pasajeros, lo que a su vez ha implicado un proceso de deterioro de los parámetros de eficiencia y calidad del servicio.

Es así que los denominados minibuses y carrys con una capacidad de 14 y 7 pasajeros respectivamente, se ha convertido en el principal medio de transporte en la ciudad de La Paz y El Alto, además del trufi (taxi de ruta fija), taxis y radio - taxis que se han incrementado en forma geométrica, ocasionando niveles sin precedentes de congestionamiento vehicular y contaminación ambiental.

1.2.2.- PROPIEDAD Y ORGANIZACIÓN

Con relación a los vehículos del transporte público, podemos mencionar que estos, son de propiedad privada y se da el caso de algunos chóferes que poseen varios vehículos. Los transportistas se encuentran organizados en asociaciones y sindicatos, algunos de los cuales tienen casi 60 años de vida.

En la década de los años ochenta, estos recibían un fuerte incentivo por parte del Gobierno Central, que consistían en subsidios y la liberación de pago de impuestos, y para poder operar un vehículo de transporte público, era una obligación el pertenecer a un sindicato, los cuales eran los encargados de controlar la entrada de los conductores, la selección de líneas, definición de la calidad de los servicios e incluso imponían el valor de las tarifas.

Si bien existen varios sindicatos y asociaciones de transportistas, actualmente hay una tendencia de concentración, con el objetivo de evolucionar para ser el mayor ó único representante de los chóferes, por lo que cabe manifestar que dentro de las funciones básicas que tienen estos gremios, están

las de negociación con los gobiernos sobre operación, licencias, rutas y tarifas, apoyo a los sindicatos, principalmente en términos legales y de seguridad social además de la organización de operación dentro de las rutas previstas.

Cada entidad tiene una o varias rutas autorizadas, siendo que los operadores hacen rotación entre ellas, bajo el control de su asociación, para lograr el equilibrio de sus ingresos, operando rutas con varios niveles de rentabilidad.

La competencia es muy fuerte, destacándose la aparición de los denominados “voceadores”, quienes son los responsables de llamar a los pasajeros y facilitar su entrada o salida del vehículo, mientras mayor eficiencia demuestra esto resulta en más rentabilidad para los vehículos.

Este aspecto se debe también a la falta de una comunicación visual fácil para que los usuarios identifiquen las rutas.

1.2.3.- ESTRUCTURA INSTITUCIONAL

Si bien el actual sistema tiene poco o ningún control operacional, existen tres niveles básicos de organización, aunque estos tan solo se limiten a dar licencias de operación a las líneas o licencias para los vehículos que son la Superintendencia de Transportes, Gobierno Municipal de La Paz y El Alto, Dirección Departamental de Tránsito (vinculada a la Policía Nacional). Entre estas existe una superposición de competencias, que precisa ser cambiada para mejorar la gerencia del tráfico y transportes en las ciudades de La Paz y El Alto, pues la existencia de una definición poco clara en el ordenamiento jurídico, en cuanto a la operación del transporte público urbano de pasajeros, crea una confusión en el rol que debe desempeñar cada uno de los niveles gubernamentales.

La operación del transporte público urbano es muy irregular y con bajas velocidades, las cuales varían entre 12 kilómetros por hora en colectivos y micros y 19 kilómetros por hora en los minibuses, velocidades que se reducen hasta 7 kilómetros por hora y 10 kilómetros por hora respectivamente, esto debido a que no existe ninguna prioridad vial para el transporte público y ninguna estructura de operación.

Como no se dispone de una frecuencia de servicios definida, mucho menos controlada, ocurre una alta variación del intervalo entre vehículos de una misma ruta entre las horas pico.

La mayor parte de las rutas de transporte tienen un itinerario diametral, pasando por el Casco Central. Las rutas de El Alto llegan, principalmente, en el área de la Plaza Pérez Velasco, pero también hacen algunos recorridos por el mismo Centro.

1.2.4.- PARQUE AUTOMOTOR

El parque automotor de la ciudad de La Paz cuenta con 143.254 vehículos, de los cuales el 20 por ciento se dedica al transporte público. El porcentaje restante es de uso particular y oficial, 124.104 coches.

De acuerdo con datos obtenidos del Área de Vehículos de la Honorable Alcaldía Municipal, el parque automotor paceño, entre reemplacados y no reemplacados, es de 143.254 vehículos y según su clase existen alrededor de 14 tipos, automóviles, camiones, camionetas, furgonetas, jeeps, microbuses, minibuses, motos, ómnibuses, tracto-camiones, vagonetas y cuadra tracks.

De acuerdo con el registro de la División Servicios Públicos del Organismo Operativo de Tránsito, este corresponde a los 40 sindicatos agrupados en asociaciones y cooperativas de transporte.

Los 40 sindicatos están distribuidos en 353 líneas, en estas estadísticas no se tocan a las líneas como Asociación del Transporte Libre (ATL), líneas de taxis, trufis y radio taxis.

Existe una relación muy estrecha entre La Unidad de Sistemas Viales de la comuna y Tránsito, el municipio administra las líneas de transporte público y la oficina dependiente de la Policía da cumplimiento a las normas de circulación.

Asimismo, se tiene que existe una reglamentación municipal vigente desde hace seis años, la que prohíbe la entrega de autorizaciones para crear nuevas líneas de transporte público, debido al excesivo número de vehículos que saturan las vías de la ciudad.

1.2.5.- SISTEMAS DE OPERACIÓN

En cuanto a la operación, si bien existe una suficiente cobertura de transporte a nivel ciudad, ésta es desordenada y tortuosa, con excesiva sobre posición de rutas, principalmente en el centro de la ciudad. Más del 85% de las líneas de transporte público pasan por dicha zona y 153 líneas pasan o tienen por destino la Plaza Pérez Velasco.

Asimismo, las líneas de transporte público que operan entre las ciudades de La Paz y El Alto, suman un total de 102 líneas que representa un

alto porcentaje del total de líneas del transporte público en todas sus modalidades.

La operación del sistema evidencia que existe un marcado deterioro de los parámetros de eficiencia, calidad y costos de operación, debido entre otros, a que no existe una adecuada articulación entre modalidades y donde la marcha a pie no está vinculada plenamente al sistema de transporte. Asimismo, el sistema ha sufrido un proceso de “miniaturización”, que consolida al minibús como el medio mas común de transporte público y en menor medida al carry, en detrimento del transporte masivo convencional como son los colectivos y los microbuses.

1.2.6.- REGLAMENTACION Y CONTROL

Tres instituciones públicas son las que rigen el sistema de transporte público urbano de pasajeros en cuanto a regulación y control.

La Superintendencia de Transportes del Sistema de Regulación Sectorial, el Gobierno Municipal de La Paz, a través de su Unidad Especial de Sistemas Viales y la Policía Boliviana mediante el Organismo Operativo de Tránsito.

En fecha 28 de octubre de 1994 se promulgó la Ley No. 1600 que establecía el Sistema de Regulación Sectorial SIRESE y en ese marco se aprobaron los Decretos Supremos números 24178 y 24753 que crearon la Superintendencia de Transportes con facultades de regular las actividades del transporte público y la misión de cumplir las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales que rigen el sector, asegurando la correcta aplicación de los principios, objetivos y políticas establecidas para el mismo.

El Gobierno Municipal, cuenta con el Reglamento del Transporte Público Urbano para la ciudad de La Paz, vigente desde 1995, que pretende regular el sistema, sin embargo en muchos de sus aspectos no ha podido ser cumplido y a la vez carece de un marco legal coherente y definido.

Por su parte el Organismo Operativo de Tránsito, cuenta con un instrumento cual es el Código Nacional de Tránsito promulgado en el año 1973, el mismo que está dirigido a regular la circulación pública por las vías terrestres de la República, además de brindar una clasificación precisa de las vías terrestres y de vehículos, proporcionando conceptos y reglas sobre circulación, este código, le otorga responsabilidades al Organismo Operativo de Tránsito que es dependiente de la Policía Nacional, disponiendo la reglamentación de la velocidad y señalización, así como aspectos relacionados con los derechos y obligaciones de pasajeros, conductores, peatones y carga.

CAPITULO II

**ANTECEDENTES TEORICOS Y
CONCEPTUALES QUE SUSTENTAN LA
FUNCIONALIDAD DEL AUTO
TRANSPORTE DE SERVICIO PUBLICO**

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2. ANTECEDENTES TEÓRICOS Y CONCEPTUALES QUE SUSTENTAN LA FUNCIONALIDAD DEL AUTO TRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO

Si bien el actual sistema tiene poco o ningún control operacional, existen tres niveles básicos de organización, aunque estos tan solo se limiten a dar licencias de operación a las líneas o licencias para los vehículos que son la Superintendencia de Transportes, Gobierno Municipal de La Paz y El Alto, Dirección Departamental de Tránsito (vinculada a la Policía Nacional). Entre estas existe una superposición de competencias, que precisa ser cambiada para mejorar la gerencia del tráfico y transportes en las ciudades de La Paz y El Alto, pues la existencia de una definición poco clara en el ordenamiento jurídico, en cuanto a la operación del transporte público urbano de pasajeros, crea una confusión en el rol que debe desempeñar cada uno de los niveles gubernamentales.

2.1.- ANTECEDENTES, EVOLUCION Y SITUACION ACTUAL

Sin duda el problema más complejo en el sistema de transporte público urbano en la ciudad de La Paz, con reflejos sobre el uso del suelo, sistema vario, sistema de circulación y la calidad de vida urbana en general, se refiere a la concepción y operación de los transportes públicos.

Operando sobre el concepto de la casi total desregulación, el sistema de transporte público no tiene ninguna característica de estructuración, sino una situación de casi “laissez faire” (dejar hacer), con resultados de servicio muy por debajo de patrones deseables de una calidad moderna y organizada.

El transporte público en La Paz sigue un modelo de equilibrio de mercado, también en este importante servicio de interés público, que hizo escuela en muchos países de América Latina, copiando de forma inadecuada los modelos neo-liberales de países desarrollados.

Entre tanto, la realidad latinoamericana en términos de ingresos, estructura urbana, costumbres de ciudadanía y entendimiento de derechos y deberes de aquellos que viven o administran las ciudades, no es la misma de los países de donde estos modelos fueron importados.

Se debe considerar que en algunos de estos países donde estos procedimientos fueron implementados, están ocurriendo cambios fuertes, con la reestructuración de la operación de los transportes públicos en base a rutas y líneas sin reglamento. Esto ocurrió porque se constató los elevados costos económicos y de contaminación urbana que los sistemas sin reglamento están causando.

Para analizar, diagnosticar, elaborar un proyecto y después poder hacer las propuestas conceptuales del modelo de transporte público se debe

iniciar con una caracterización general, sucinta, de relación de causa y efecto entre los diferentes aspectos involucrados.

Es oportuno mencionar que el transporte no es un fin en si mismo, sino una forma de que la población satisfaga sus objetivos económicos y sociales, o sea, el transporte es una demanda derivada.

2.1.1. LA METROPOLITANIZACIÓN DEL AUTO TRANSPORTE PÚBLICO

Las ciudades de La Paz y El Alto representan la mayor urbanización del País, separada administrativamente hace pocos años de la ciudad de la ciudad de La Paz, El Alto es parte importante de la generación de los movimientos diarios. Los mayores flujos son entre El Alto, el Casco Central y hacia la Ladera Oeste.

El área urbana, está dividida en tres conjuntos bien característicos, en función de las altitudes, con relación al sistema de transportes: El Alto a 4.000 metros, el núcleo o cuenca donde la ciudad fue fundada a 3.600 metros y la zona sur a 3.200 metros.

El crecimiento de la ciudad de El Alto comenzó a mediados del siglo, pero la aceleración de la urbanización se hizo más pronunciada con el incremento del costo de la tierra en la cuenca, así también con la migración de los trabajadores del campo, en especial de las minas.

De los más de 1.1 millones de habitantes del área metropolitana de acuerdo con el censo de 1992, más de 400 mil están en El Alto. A pesar de las cuestiones inherentes a la vida en las elevadas altitudes. El Alto tiene un

crecimiento poblacional con una tasa extremadamente elevada (9.23% al año), pero allá las oportunidades de empleo todavía no son compatibles, llevando a movimientos pendulares y en picos concentrados para La Paz. Estos desplazamientos son principalmente de población de bajos ingresos cautiva de los transportes públicos.

Si la Ceja de El Alto tiene grandes congestionamientos, el Casco Central y las áreas expandidas de La Paz quedan sobre – saturadas tanto por los flujos locales y principalmente por los flujos de paso. Esto representa infraestructura vial saturada en algunos periodos y ociosa en la mayor parte del día, lo mismo ocurre con el transporte público.

El Alto, es una realidad objetiva en el sistema de transportes de La Paz, por los problemas que genera y generará.

El siguiente cuadro nos muestra el crecimiento poblacional y del parque automotor del servicio público de la ciudad de La Paz, entre los años 1995 al 2000, información obtenida del Instituto Nacional de Estadística, toda vez que no existen datos actualizados.

2.1.2. EL TRANSPORTE COMO SERVICIO PÚBLICO

“Este se constituye en el aspecto más importante de la actividad de la administración pública, pues el objetivo primario de esta es servir a la colectividad (nación, departamento, provincia o municipio) en las condiciones más ventajosas al interés público. Por esta misma razón mencionamos que el Derecho Administrativo se define como “La rama del derecho que preside la organización y funcionamiento de los servicios públicos, concepto que encontramos también en la afirmación de Posada de que la administración se resuelve concretamente en servicios públicos y en la de Gastón Jéze sobre que

“Derecho Público y Administrativo”, es el conjunto de reglas relativas a los servicios públicos.”³

2.1.2.1.- CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO

“Una división clásica de los servicios públicos hecha por el italiano Arnaldo de Valles y divulgada por el argentino Rafael Bielsa es la de servicios propios e impropios. Los primeros son los que prestan o deben prestar el estado directamente o por concesionarios, como agua potable, alumbrado eléctrico, alcantarillado, etc. Los impropios son prestados por personas particulares debidamente autorizadas para el efecto por la administración pública, que reglamenta y controla su prestación, como por ejemplo los transportes urbanos e interurbanos (taxis, “micros” “colectivos” “minibuses” y “flotas” en nuestro país); así como las escuelas y colegios “privados” que reciben este apelativo por estar a cargo de personas privadas, no por la calidad del servicio, que es de orden público.

Otros autores, como Juan Francisco Linares, los clasifican en servicios públicos Esenciales y No esenciales, Obligatorios y facultativos, *uti singuli* y *uti universi*, etc.

Son Servicios Públicos esenciales los que satisfacen necesidades vitales de la sociedad, como agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, etc. y no esenciales los que cubren requerimientos no indispensables para la vida humana, aunque importantes por cierto, como teatros, museos, bibliotecas, parques zoológicos del Estado, etc.

Los servicios Públicos obligatorios para los administrativos son, en general, los considerados esenciales para la vida humana, y los servicios

³ DERMIZAKY Peredo Pablo “Derecho Administrativo” Tercera Edición Pag. 129.

públicos facultativos como su nombre lo indica, son aquellos que el usuario puede o no recibir, como los transportes, las comunicaciones telefónicas, telegráficas o radio – telegráficas, teatros, museos, bibliotecas públicas, etc.

Servicios Públicos Uti Singuli son aquellos por los cuales el usuario paga una tasa o tarifa individual (correos, teléfonos, transportes); y Uti Universi son aquellos que son financiados con impuestos y contribuciones de carácter general, como los museos, bibliotecas, mercados y ferias, etc.”⁴

En la actualidad existen diferentes modalidades de vehículos o servicios de transporte público urbano que vienen prestando sus servicios en los diferentes departamentos del país entre los cuales podemos señalar:

2.1.2.1.1.- COLECTIVO

Que fue importante hasta los años ochenta, representado por los ómnibus de mayor capacidad. Existen actualmente cerca de 500 vehículos, la mayor parte con 34 asientos, y alrededor de 100 vehículos con 52 asientos. Siendo la gran mayoría antiguos y sin perspectiva de renovación, por la pérdida de su importancia en el transporte público local, con la llegada de los microbuses u minibuses, operan con la tarifa más baja (Bs. 0.90), y en los periodos entre las horas pico llegan a (Bs. 0.70) para intentar captar demanda adicional para hacer factible su operación.

2.1.2.1.2.- MICROBUS

Hizo su aparición en los años setenta con el objetivo de brindar mejor calidad de servicio y mayor frecuencia de transporte, además de ser modelos más actuales y nuevos. Estos microbuses tienen 21 asientos y por la demanda de pasajeros transportan en promedio 10 pasajeros en pie. Prácticamente

⁴ DERMIZAKY Peredo Pablo “Derecho Administrativo” Tercera Edición Pags. 131 – 132.

tomaron el espacio que debería ser ocupado por los colectivos y ahora ofrecen más o menos el mismo nivel de servicio inicial, con una pérdida muy fuerte de demanda de pasajeros por los minibuses.

2.1.2.1.3. MINIBÚS

Es el tipo más nuevo de servicio, con el surgimiento de muchas líneas, con fuerte competencia a los microbuses y trufis, con capacidad de 15 asientos, sin embargo ya se puede observar la llegada de algunos con capacidad de hasta 18 asientos. Prácticamente predominan en la ciudad, tomando como una ventaja adicional la posibilidad de ingresar en calles angostas y de fuertes pendientes, muy comunes en la periferia de la ciudad de La Paz.

2.1.2.1.4.- CARRY

Este es otro tipo de transporte de reciente aparición en nuestro medio, si bien tiene características muy similares a las de los minibuses, su capacidad de carga de pasajeros es inferior, ya que tan solo cuenta con ocho asientos incluido el del conductor, su reducido espacio interior lo hace muy incomodo especialmente al momento de subir o bajar del mismo, pero es precisamente su tamaño el que le da una ventaja adicional ya que a diferencia de vehículos de mayor envergadura, tiene acceso a calles estrechas y una mayor facilidad de circulación.

2.1.2.1.5. RADIO TAXI

Al igual que los taxis, este servicio tiene capacidad de cuatro pasajeros, al mismo se accede por vía telefónica para obtener un servicio de puerta a puerta, con la salvedad de que el importe o tarifa por el uso de dicho servicio se cancela igual por uno que por cuatro pasajeros.

2.1.2.1.6. TAXI

Este es un transporte que tiene una capacidad de hasta cuatro pasajeros, se diferencia del trufi en el sentido de que este no tiene una ruta fija, ya que la ruta o destino es creada por el primer pasajero que aborde dicho servicio, procediendo al abordaje de este motorizado otros pasajeros que tengan como ruta la fijada por el primer pasajero.

2.1.2.1.7. TRUFI

Son taxis de ruta fija y su tarifa es mucho mas económica en relación a un taxi convencional dado el largo trayecto que recorren de parada a parada, la capacidad de este vehículo es para cuatro pasajeros y en los periodos de horas pico llegan a cargar hasta un quinto pasajero que se ubica alado del conductor, situación totalmente contradictoria a las disposiciones del Código y Reglamento de Tránsito.

2.2. FUNCIONALIDAD DEL TRANSPORTE DEL SERVICIO PÚBLICO

“En un sentido genérico representa el hecho de llevar un objeto, o una persona de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción. Tiene importancia jurídica como contrato de esa índole. En el de cosas o mercaderías, quien hace el transporte se llama transportador y está obligado a hacer la entrega al destinatario en el lugar determinado por el expedidor. Cuando el transporte se refiere a personas, la obligación del transportista o transportador consiste en facilitar al pasajero el recorrido de un itinerario previamente determinado”.⁵

2.2.1. EL TRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO

⁵ OSSORIO Manuel, “Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales” Edit. Heliasta.

El transporte público comprende los medios de transporte en que los pasajeros no son los propietarios de los mismos, siendo servidos por terceros. Los servicios de transporte público pueden ser suministrados tanto por empresas públicas como privadas, es un servicio prestado por las características especiales de servicio o de carga, requiere tratamientos específicos; ambulancias, trailers, vehículos de auxilio, cisternas, etc.

2.2.1.1. VEHICULO AUTOMOTOR

Es el conjunto de accesorios mecánicos, hidráulicos y servomecanismos que se mueve por si mismo a consecuencia de un motor (comandado por un conductor) y tiene el propósito de trasladar personas u objetos a través de un camino o carretera.

Con el transcurrir del tiempo, estos términos pasaron a ser generales en la identificación del vehículo para luego dar lugar al tipo o subtipo para citar un ejemplo.

Es tan grande el desarrollo de la industria automotriz que no es suficiente hoy por hoy decir “**AUTOMOVIL**” debemos ser más específicos para la identificación de los mismos.

2.2.1.2.- CONCESION

“Es la acción y el efecto de conceder, dar u otorgar un servicio público. La concesión es en ese sentido, es un acto de Derecho Público, mediante el cual el Estado, o en su caso, las provincias y los municipios, delega en una persona o en una empresa particular, una parte de su autoridad y de sus atribuciones para la prestación de un servicio de utilidad general, como el transporte urbano, el ferroviario, el alumbrado de las poblaciones, la limpieza de las calles, allí donde no son suministrados o no se encuentran explotados

directamente por las entidades públicas estatales, provinciales o municipales que estarían obligados a hacerlo para llenar necesidades de la colectividad.

El contrato de concesión de servicios que se celebra entre los poderes públicos de una parte y de los concesionarios de otra es de carácter administrativo; en el se determinan las obligaciones y los derechos que corresponden a cada una de las partes, así como las sanciones en que incurre el concesionario que incumple las condiciones de la concesión. Por lo común la concesión no se otorga contratando el organismo cedente del servicio con una persona o empresa determinada elegida para que preste el servicio de que se trate, sino que se requiere un trámite de licitación, a fin de que la concesión se otorgue al licitante que ofrezca mayores garantías y mejores condiciones de eficacia en el cumplimiento del servicio”.⁶

En este caso, la Concesión, es una delegación otorgada por el Gobierno Municipal a una persona natural o jurídica para la prestación de un servicio Público Urbano de Transporte por un tiempo determinado.

“Definimos la Concesión de Servicios Públicos, como un acto jurídico de Derecho Público que tiene por fin esencial organizar un servicio de utilidad general. Su rasgo característico consiste en delegar en un concesionario aquella parte de la autoridad del Estado o de sus cuerpos administrativos reputada indispensable para hacer efectiva, dentro de ciertas bases establecidas por la misma concesión o por los principios del Derecho Administrativo, la remuneración de los capitales puestos a contribución en la realización de la empresa pública. Por ella se crean deberes y derechos a cargo y a favor del concesionario, pero la medida y extensión de unos y otros, con las

⁶ OSSORIO Manuel, “Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales” Edit. Heliasta.

modificaciones impuestas por el poder de policía, quedan determinadas por el contenido del acto.

La concesión constituye pues, un acto jurídico de Derecho Público cuya bilateralidad y acuerdo de voluntades entre el poder público concedente y el particular concesionario, la convierten en un contrato del Derecho Público, y precisamente, en un contrato de Derecho Administrativo. La finalidad del contrato de concesión de servicios públicos, que es siempre el interés general, priva por encima de toda otra circunstancia; y la obligación fundamental contraída por el concesionario es la de asegurar la prestación del servicio público que se ha comprometido a realizar, ininterrumpidamente. El contrato de concesión, en cuanto supone la prestación de un servicio público por delegación de la autoridad, tiene una especificidad propia que hace admisible la intervención del Estado por motivos que trascienden el simple ejercicio de las facultades inherentes al poder de policía. En este sentido, la definición transcrita, supondría para la actuación del Estado limitaciones, que técnicamente no existen.

El contrato de concesión se celebra, pues, entre el Estado, Nación, Provincia o Municipio - y un particular, persona física o entidad ideal. El estado concede y de ahí el origen de la denominación del contrato – determinada prestación de un servicio público a un empresario: el concesionario”.⁷

2.2.1.3. AUTORIZACION O PERMISO

Con relación a las autorizaciones, debemos señalar que es la acción por la cual, los Gobiernos Municipales, mediante las denominadas Unidades Especiales de Sistemas Viales, en estricto cumplimiento de sus funciones otorga la autorización o permiso correspondiente a una persona natural o

⁷ OMEBA “Enciclopedia Jurídica” Tomo III Editorial Driskill S.A. Pag. 580.

jurídica propietaria de uno o varios vehículos automotores, para que estos efectúen el servicio de transporte de pasajeros y/o cargas, determinando al efecto el tiempo de validez de las concesiones.

2.2.1.4.- CADUCIDAD

“La caducidad, como medio de extinción del contrato de concesión de servicios públicos, constituye una sanción por el incumplimiento en las obligaciones del particular concesionario. La falta de cumplimiento puede referirse a obligaciones anteriores al funcionamiento del servicio concedido o a las que se vinculen al servicio mismo. Así, la iniciación fuera de término de los trabajos necesarios para la realización del servicio, puede constituir un motivo de caducidad de la concesión. Igualmente, la demora injustificada en la adquisición de los materiales necesarios para la prestación del servicio, puede, también constituir una causa suficiente para decretar la caducidad del contrato. Posteriormente, y ya en función el servicio público, la falta de prestación oportuna o inadecuada, o aun no convenida del servicio, puede determinar, asimismo, la caducidad de la concesión. Así, de esta manera, la caducidad importa siempre una sanción por incumplimiento del concesionario. El poder concedente pone, previamente, en mora al obligado. La caducidad lleva consigo sanciones pecuniarias, que se gradúan de acuerdo con la responsabilidad que corresponda atribuir al concesionario, según su conducta. En la generalidad de los casos, el contrato prevé las situaciones que puedan producirse. Puede ocurrir que se establezcan multas como sanción particular para el incumplimiento de algunas obligaciones. Puede ocurrir también, que se haya estipulado, con carácter de caución, el depósito de una suma de dinero en garantía del cumplimiento del contrato o de algunas de sus cláusulas capitales. Pero, en cualquier situación, la caducidad importa la aplicación de sanciones pecuniarias. El incumplimiento de las obligaciones del concesionario tiene consecuencias diversas, pero siempre aparece comprometida en mayor o menor grado, y como es lógico, su responsabilidad La caducidad de la

concesión no es, así, una sanción única, y el poder concedente tiene, después de decretada, el ejercicio de las acciones resarcitorias que los hechos y circunstancias le deparen, sin menoscabo, naturalmente, de los derechos comprometidos de terceros”.⁸

2.2.1.5.- CONCESIONARIO

En lo que se refiere al concesionario del servicio público, sus obligaciones están claramente pactadas. Es la persona física o moral que debe mantener ininterrumpidamente el servicio a cuya prestación se ha obligado. En principio, nada puede relevarlo de tal obligación, sobre todo si se recuerda que la continuidad es la base fundamental del servicio público. No puede, por sí, suprimir, suspender, alterar o modificar los servicios que le han sido impuestos por el poder concedente. Las penalidades previstas, que abarcan desde la multa hasta la caducidad de la concesión, se lo impiden. No puede modificar las tarifas aprobadas por el Estado ni aún en el supuesto de que el servicio deba realizarse a pérdida. Responde de los agentes que emplee en el cumplimiento del servicio, y sus relaciones para con ellos son de derecho común, pues los agentes dependientes del concesionario no son funcionarios públicos. Debe, en fin, cumplir con todos los reglamentos que se dicten por el poder público en ejercicio de su poder de policía, y responde civilmente en toda la amplia latitud de su responsabilidad.

2.3. EL SERVICIO DEL AUTO TRANSPORTE DE SERVICIO PUBLICO Y SU RELACION INSTITUCIONAL.

Tres instituciones públicas son las que rigen el sistema de transporte público urbano de pasajeros en cuanto a regulación y control.

⁸ OMEBA “Enciclopedia Jurídica” Tomo III Editorial Driskill S.A. Pags. 583-584.

La Superintendencia de Transportes del Sistema de Regulación Sectorial, el Gobierno Municipal de La Paz, a través de su Unidad Especial de Sistemas Viales y la Policía Boliviana mediante el Organismo Operativo de Tránsito.

En fecha 28 de octubre de 1994 se promulgó la Ley No. 1600 que establecía el Sistema de Regulación Sectorial SIRESE y en ese marco se aprobaron los Decretos Supremos números 24178 y 24753 que crearon la Superintendencia de Transportes con facultades de regular las actividades del transporte público y la misión de cumplir las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales que rigen el sector, asegurando la correcta aplicación de los principios, objetivos y políticas establecidas para el mismo.

El Gobierno Municipal, cuenta con el Reglamento del Transporte Público Urbano para la ciudad de La Paz, vigente desde 1995, que pretende regular el sistema, sin embargo en muchos de sus aspectos no ha podido ser cumplido y a la vez carece de un marco legal coherente y definido.

Por su parte el Organismo Operativo de Tránsito, cuenta con un instrumento cual es el Código Nacional de Tránsito promulgado en el año 1973, el mismo que está dirigido a regular la circulación pública por las vías terrestres de la República, además de brindar una clasificación precisa de las vías terrestres y de vehículos, proporcionando conceptos y reglas sobre circulación, este código, le otorga responsabilidades al Organismo Operativo de Tránsito que es dependiente de la Policía Nacional, disponiendo la reglamentación de la velocidad y señalización, así como aspectos relacionados con los derechos y obligaciones de pasajeros, conductores, peatones y carga.

2.3.1. LOS MUNICIPIOS

En aplicación de disposiciones legales contenidas en la Ley de Municipalidades, el Gobierno Municipal, es la entidad autónoma de derecho público encargada de reglamentar y autorizar el funcionamiento de todos los servicios públicos de transporte automotor urbano en los diferentes municipios del país.

El Gobierno Municipal como Entidad Autónoma de Derecho Público, tiene las facultades para normar y autorizar el funcionamiento del transporte público en la ciudad, a través de su Unidad Especial de Sistemas Viales.

Los servicios públicos de transporte automotor urbano a cargo de personas naturales o jurídicas estarán regulados por el Reglamento del Servicio Público de Transporte Automotor Urbano.

2.3.1.1. LA UNIDAD ESPECIAL DE SISTEMAS VIALES.-

Es un Organismo Técnico Administrativo especializado dependiente del Gobierno Municipal encargada de ejecutar y hacer cumplir en coordinación con el Organismo Operativo de Tránsito, las disposiciones del citado Reglamento en la ciudad de La Paz.

2.3.1.1.1.- FACULTADES DE LA UNIDAD ESPECIAL DE SISTEMAS VIALES

La Unidad Especial de Sistemas Viales es un organismo técnico administrativo especializado dependiente del Gobierno Municipal, la misma que de acuerdo al Decreto Supremo No. 20446 de 29 de agosto de 1984, tiene las siguientes facultades:

- Hacer cumplir estrictamente las prescripciones del Decreto Supremo No. 19261 de noviembre de 1982, que prohíbe toda forma de Monopolio en el servicio del auto transporte público en la ciudad de La Paz.

- Planificar, normar, reglamentar, orientar, coordinar, promover, autorizar, fiscalizar y fomentar las actividades del transporte público urbano.
- Estudiar, aprobar y autorizar las tarifas y fletes para el transporte público urbano de pasajeros y carga.
- Estudiar y autorizar la habilitación de nuevos servicios de transporte público urbano que beneficien a la población por su economía, eficiencia, confiabilidad, garantía y seguridad.
- Establecer nuevas rutas, modificar o ampliar las existentes, fijar horarios y frecuencias favoreciendo en todo caso los intereses de los usuarios.

2.3.1.1.2.- ATRIBUCIONES DE LA UNIDAD ESPECIAL DE SISTEMAS VIALES

- Otorgar concesiones, autorizaciones y permisos para la prestación de servicios de transporte, así como para el funcionamiento de servicios complementarios, determinando el tiempo de validez de las concesiones.
- Registrar las empresas de servicios de transporte público urbano y su parque vehicular.
- Fiscalizar, dirigir y controlar las actividades del servicio de transporte público urbano.
- Llevar el registro de las personas naturales o jurídicas dedicadas a la importación de vehículos y repuestos, ensambladores, fabricantes de piezas y partes, comercializadoras de aceites y grasas lubricantes, estaciones de servicio, gasolineras, llanteras, muellersos y talleres eléctricos.
- Llevar registros de todos los vehículos en general de la ciudad.

- Inspeccionar periódicamente las terminales de pasajeros en las líneas de transporte público urbano, así como el cumplimiento de los horarios y frecuencias establecidas.
- Estudiar, analizar, planificar y proponer las políticas de transporte urbano, con proyecciones de carácter futurista.
- Asesorar a los transportistas en técnicas de administración del transporte con la finalidad de que estas organizaciones se manejen con un sentido empresarial, para el mejor rendimiento técnico económico.
- Proponer especificaciones y normas generales de carácter administrativo – técnico y operacionales que regulen el desenvolvimiento de las actividades relacionadas con el transporte público urbano y el desarrollo de la circulación peatonal vehicular.
- Determinar acciones punitivas a los concesionarios, emergentes de infracciones al Reglamento del Servicio Público de Transporte Automotor Urbano.

2.3.1.2. IDENTIFICACIÓN Y FISCALIZACIÓN SOBRE EL SERVICIO DEL AUTO TRANSPORTE.

Del análisis del ordenamiento jurídico se desprende claramente que las competencias sobre la regulación y control y vigilancia del servicio del transporte público en general, y del transporte público colectivo remunerado, corresponden a la Superintendencia de Transportes. Así La Ley No. 1554 de 21 de marzo de 1994, Ley de Capitalización, establece que los servicios de transporte corresponden a la jurisdicción nacional.

2.3.1.2.1. CONTROL

El Código Nacional de Tránsito de 16 de febrero de 1973 en su artículo primero dispone: APLICACIÓN Y OBJETO.- El tránsito por vías

terrestres de la República de Bolivia, abierta a la circulación pública, se registrará por este código. El Art. 173 del precitado código establece, respecto a la jurisdicción que, la policía de Tránsito “dirige, controla y regula la locomoción en todo el territorio de la República”; “controla la organización y funcionamiento de todos los servicios públicos del auto transporte”; e “interviene en la celebración de los contratos sobre transportes y locomoción y conoce sobre las reclamaciones sobre la ejecución y cumplimiento de estos”

2.3.1.2.2. SANCIONES

Las sanciones son la aplicación punitiva por contravenir las normas estatuidas para el Transporte Público Urbano, en este entendido, se consideran contravenciones a las normas de tránsito público urbano:

- Operar en servicio de Transporte Público, sin contar con la respectiva autorización emanada por la Dirección de Servicios Viales.
- No respetar las paradas establecidas mediante señalización.
- Restringir la capacidad vial mediante estacionamientos indebidos que perjudican el normal desarrollo de la circulación.
- Efectuar cobros mayores a las tarifas establecidas y autorizadas.
- Incumplimiento de horarios de inicio y conclusión del servicio en las diferentes modalidades y líneas de transporte urbano, conforme a lo establecido en la concesión.
- Incumplimiento de frecuencias o intervalos de salida de los vehículos que componen el parque vehicular de una línea.
- No tener el parque vehicular necesario para cubrir la demanda del transporte operando con el parque vehicular muy disminuido al inscrito para la extensión de la concesión.
- Alterar, modificar, abandonar la ruta de su recorrido.
- Alterar arbitrariamente la ubicación de las terminales asignadas en cada una de las líneas en las respectivas concesiones.

- No cumplir con la obligación de colocar distintivos de identificación de la línea.
- Prestar servicios de Transporte Público sin la correspondiente Póliza de Seguro Contra Accidentes de Tránsito.

2.3.1.3.- CAPACITACION SOBRE EL SERVICIO DEL AUTO TRANSPORTE

2.3.1.3.1.- TÉCNICA

La capacitación técnica otorgada a los trabajadores del volante, se la implementa a través de diferentes seminarios, los mismos que son realizados y patrocinados por el Gobierno Municipal de La Paz, a través de su Unidad de Sistemas Viales, mediante los cuales se recuerda a los conductores las normas de tránsito, los problemas por la contaminación ambiental y acústica y la importancia del cumplimiento de las leyes en beneficio del peatón.

Estos seminarios, se realizan periódicamente con la participación de chóferes de la Asociación de Transporte Libre (más conocido como ATL), la Federación de Cooperativas del Transporte y la Asociación de Radiotaxis, y en una segunda sesión participan miembros de la Central Única del Transporte Urbano Público (CUTUP) con quienes se trabaja sobre diferentes aspectos relacionados al tema.

En la realización de estos seminarios, aborda cuatro temáticas por diferentes unidades municipales y gubernamentales: Sistemas Viales explica aspectos de la infraestructura vial – mejoramiento de arterias, tareas de señalización y otros – y el Organismo Operativo de Tránsito aborda la temática referida a la normativa y seguridad.

Asimismo, a cargo de la Dirección de Calidad Ambiental, se hace conocer los niveles de la polución en la urbe y las formas de disminuir los índices de dicha problemática.

“Con todos estos temas, se pretende sensibilizar y concientizar a los conductores sobre lo vital que es velar por el medio ambiente y por el bienestar de la ciudadanía.

2.3.1.3.2.- SEÑALIZACIÓN

Las señales son dispositivos de control de tránsito instalados en distintos puntos de la ciudad y carreteras, destinados a transmitir un mensaje a los conductores y peatones, mediante palabras o símbolos, sobre reglamentación de tránsito vigente, o para advertir sobre la existencia de algún peligro en la vía y su entorno, o para guiar e informar sobre rutas, nombres y ubicación de poblaciones, lugares de interés y servicios.

Las señales deberían usarse solamente donde se justifiquen según un análisis de necesidades y estudios de campo. Las señales son esenciales donde rigen regulaciones especiales, tanto en lugares específicos como durante períodos de tiempo específicos, o donde los peligros no sean evidentes para los usuarios. Las señales también suministran información sobre rutas, direcciones, destinos, puntos de interés y otras informaciones que se consideren necesarias. Algunas veces resulta difícil determinar si se debe instalar una señal o no, así como la elección de la señal mas apropiada. En tales casos, la instalación y escogencia de dicha señal dependerá exclusivamente del juicio y experiencia del ingeniero de tránsito responsable.

En general, las señales no son necesarias para confirmar las reglas de conducción. Sin embargo, por la gran afluencia de turistas que visita nuestro país, resulta conveniente el uso de este tipo de señalamiento en las principales vías, aeropuertos, fronteras y sitios donde se alquilan autos, con el fin de dar a conocer algunas de las reglas fundamentales y propias de cada país, tales como el uso del cinturón de seguridad; sobre los limites permitidos del alcohol

en la sangre; y sobre la definición de la velocidad máxima permitida, cuando sea aplicable.

Desde el punto de vista funcional, las señales se clasifican en:

Señales Preventivas: Son las que indican al conductor de las condiciones prevalecientes en una carretera y su entorno, para advertir al conductor la existencia de un potencial peligro y su naturaleza.

Señales Reglamentarias: Son las que indican al conductor sobre la prioridad de paso, la existencia de ciertas limitaciones, prohibiciones y restricciones en el uso de la vía, según las leyes y reglamentos en materia de tránsito de cada país. La violación de la regulación establecida en el mensaje de estas señales constituye una contravención, que es sancionada conforme con lo establecido en la ley o reglamento de tránsito. Este tipo de infracciones se sanciona con multas, el retiro de la circulación del vehículo, o la suspensión de la licencia.

Señales Informativas: Son las que guían o informan al conductor sobre nombres y ubicación de poblaciones, rutas, destinos, direcciones, kilometrajes, distancias, servicios, puntos de interés, y cualquier otra información geográfica, recreacional y cultural pertinente para facilitar las tareas de navegación y orientación de los usuarios.

2.3.1.4.- TASAS IMPOSITIVAS SOBRE EL AUTO TRANSPORTE

Conforme a disposiciones establecidas por la Ley de Municipalidades No. 2028 de 28 de octubre de 1999, el artículo 99 inc. 1), 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.

2.3.1.4.1. IMPUESTOS

El impuesto a la propiedad de vehículo automotor consiste en un pago de la deuda tributaria anual de las personas naturales o jurídicas, propietarios de vehículos automotores, en la forma, medios, plazos y lugares establecidos por la Administración Tributaria del Gobierno Municipal de La Paz, siendo la instancia responsable la Unidad Especial de Recaudaciones, a través del Área de Ingresos Tributarios Vehículos, área encargada asimismo del cobro del impuesto a las transferencias de vehículos.

2.3.1.5.- REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DEL AUTO TRANSPORTE

- Tramitar y obtener la concesión de explotación de estos servicios en la Unidad Especial de Sistemas Viales de la Honorable Alcaldía Municipal.
- El parque vehicular de las líneas de servicio público, debe estar en perfectas condiciones de funcionamiento ciudadano, que el modelo del vehículo no tenga una antigüedad mayor a los cinco años anteriores a la fecha de la presentación de la solicitud de concesión de explotación de servicios de transporte público.
- Carrocería, vidrios laterales, parabrisas delantero y trasero, estado de los asientos (tapiz), luces interiores deben estar en buenas condiciones, luces principales, guiñadores y luz de parada (stop) en perfectas condiciones de operabilidad.
- Estos vehículos deberán contar con los siguientes elementos complementarios: Letrero indicador de identificación de la línea a la que pertenece; colocados en la parte superior de la carrocería (luminoso) y otro en el parabrisas trasero, además de una réplica de la placa del vehículo ubicado en una parte visible de su interior.

- Letrero indicador de los sitios principales de su recorrido, las dimensiones y ubicación de los mismos serán aprobados por la Unidad Especial de Sistemas Viales.
- Los vehículos de transporte público urbano, estarán equipados con bocinas de las características descritas por el Reglamento del Código Nacional de Tránsito, siendo prohibido utilizar claxon de sonido agudo y estridente.

El organismo Operativo de Tránsito, es el ente que se ocupa de controlar el cumplimiento de los itinerarios, horarios, frecuencias, condiciones, confort y el número de pasajeros autorizado para cada tipo de vehículo.

Ningún vehículo sea bus o microbús, de transporte colectivo que esta nominado en la concesión de una línea podrá salir o abandonar el servicio de transporte público, para brindar otros servicios urbanos, Inter.-zonal, interprovincial o Inter.-departamental, sin previa autorización de la Unidad Especial de Sistemas Viales.

Todo vehículo de Transporte Público Urbano que preste servicio en las diferentes líneas, deberá ser conducido por una persona debidamente autorizada según el Código nacional de Tránsito.

2.4. FACULTADES Y ATRIBUCIONES DEL ORGANISMO OPERATIVO DE TRANSITO

El Organismo Operativo de Tránsito, como organismo integrante de la Policía Nacional, tiene la facultad de ejecutar y hacer cumplir las disposiciones del Código de Transito, creado por Decreto Ley No. 10135 de 16 de febrero de 1973, así como el Reglamento del Código de Tránsito, dispuesto por Resolución Suprema No. 187444 de 8 de junio de 1978, aplicables a todos los

estantes y habitantes del país en razón de que las leyes de la policía y seguridad obligan a todos por igual, sin excepciones de ninguna naturaleza. De la misma forma y conforme lo establecido por Así el Art. 173 del referido Código de Transito, respecto a la jurisdicción que la Policía de Tránsito tiene las atribuciones de dirigir, controlar y regular la locomoción en todo el territorio de la República, así como la organización y funcionamiento de todos los servicios públicos del auto transporte.

2.4.1. LICENCIAS

La Licencia es un documento personal e intransferible, que acredita que su titular está facultado para conducir vehículos, de acuerdo a la categoría correspondiente, esta licencia es otorgada por la Policía de Tránsito la misma que tiene validez en todo el territorio de la República, la misma que debe ser obligatoriamente renovada cada cinco años.

2.4.1.1. CLASIFICACION

Las Licencias se clasifican en:

- De ciclista
- De motociclista
- De conductor particular
- De chofer profesional
- De motorista

2.4.2. TARJETA DE OPERACIONES

La Unidad Especial de Sistema Viales propone, evalúa, ejecuta y supervisa políticas, planes, estrategias y proyectos de tráfico, transporte y vialidad que sirvan para la mejor interacción entre la circulación vehicular y la peatonal en la urbe paceña, priorizando la seguridad de sus habitantes, actividades dentro de

las cuales se encuentra la otorgación de las tarjetas de operación que permite el desarrollo de sus funciones al sector del transporte público.

2.4.3. REGISTRO

El registro es la inscripción oficial y obligatoria de los datos acerca de las personas y de los vehículos con fines de identificación, responsabilidad y estadísticas.

2.4.3.1. REGISTRO DE PERSONAS

Las personas sujetas a registros son:

- Los importadores de vehículos, repuestos y accesorios.
- Los comisionistas e intermediarios habituales.
- Los propietarios de las empresas de transportes, estaciones de servicio, talleres de reparaciones o montajes o montajes de vehículos y garajes.
- Los propietarios de vehículos.
- Los conductores de vehículos.
- Los auxiliares del conductor.

2.4.3.2. REGISTRO DE VEHÍCULOS

Los vehículos y los actos jurídicos relativos a ellos se inscriben en el Registro de Tránsito y consignará los siguientes datos:

- Características del vehículo y sus transformaciones.
- El derecho de propiedad, transferencia, gravámenes y limitaciones.
- Las ordenes de las autoridades judiciales y competentes.
- Los accidentes.

2.5. RÉGIMEN DE CONCECIONES, PERMISOS Y AUTORIZACIONES.

La Unidad Especial de Sistemas Viales dependiente del Gobierno Municipal de La Paz, es el único organismo facultado para otorgar licencias de operación y autorizaciones para la prestación de servicios de transporte público urbano, los mismos que además determina el tiempo de validez y la caducidad de los mismos.

“La prestación de obras y servicios públicos o la explotación de bienes de propiedad municipal que no se efectúen en forma directa por el gobierno municipal, será objeto de concesión, otorgada previa licitación pública, conforme a disposiciones legales en vigencia, y con la aprobación de dos tercios de votos de los miembros presentes. Las licitaciones deberán efectuarse a través de convocatorias públicas de conformidad con las normas y leyes vigentes”.⁹

Los trámites para la obtención de una concesión o su revalidación, se los realiza ante la Unidad Especial de Sistemas Viales del Gobierno Municipal de La Paz.

La otorgación de concesiones a los diferentes servicios de Transporte Público Urbano, se lo efectúa mediante “Licitación Pública”, cuya convocatoria está dirigida a los interesados en prestar estos servicios en las distintas modalidades de Transporte Urbano, los mismos que son:

- Líneas de Ómnibus o Colectivo.
- Líneas de Microbuses.
- Líneas de Minibúses.
- Líneas de Trufis.
- Líneas de Radio Taxis.

⁹ “LEY DE MUNICIPALIDADES” Ley No. 2028 de 28 de octubre de 1999.

- Líneas de Taxis de Ruta Libre.
- Líneas de Transporte de Carga, Mudanzas, Materiales de Construcción, Repartidores de Productos Alimenticios y Bebidas.

Para cada una de estas líneas, se determina:

- Ruta de recorrido.
- Ubicación de terminales.
- Fijación de paradas Intermedias.
- Parque vehicular mínimo y máximo para cada una de las modalidades.
- Horarios y frecuencias establecidas de acuerdo a los requerimientos vecinales.
- Capacidad de asientos para cada una de las modalidades.
- Potencia de tracción para cada modalidad (cilindrada de motor).
- Requisitos generales y especiales para cada modalidad.

Esta convocatoria es anunciada mediante los órganos de difusión escrita y las propuestas posteriormente son evaluadas por una Comisión Técnica, cuyos resultados se dictamina la aceptación o improcedencia (rechazo) de las concesiones para la explotación de estos servicios.

Podrán ser concesionarios de los diferentes servicios de transporte público urbano, las personas naturales o jurídicas, cuyas propuestas hayan sido aceptadas por la Comisión calificadora de la licitación y que cumplan los requisitos exigidos.

Cuando por iniciativa privada se desea obtener la concesión de un nuevo servicio en una modalidad no existente de transporte público urbano de pasajeros o carga, el o los interesados deben presentar a la Unidad Especial de Sistemas Viales la solicitud correspondiente con un estudio técnico económico

que justifique la implementación del indicado servicio. En caso de la procedencia legal y técnica de esta iniciativa se le otorga la concesión de acuerdo a las prescripciones del reglamento del Servicio Público de Transporte Automotor Urbano del Gobierno Municipal de La Paz.

Con relación a la modificación de itinerarios, ubicación de terminales, horarios, frecuencias, tiempos de recorrido totales o parciales, así como el incremento del parque vehicular de cada una de las líneas, estas deben ser consideradas previa evaluación de las necesidades de los usuarios y transportistas.

Las concesiones tienen validez de un año calendario las mismas que pueden ser renovadas por otro periodo similar, previa evaluación de los servicios prestados.

La interrupción de un servicio o línea concedida, por causas ajenas a la voluntad del o de los concesionarios, deberá ser comunicada en forma inmediata y por escrito a la Unidad Especial de Sistemas Viales, para los registros correspondientes.

El o los concesionarios que dejen de prestar servicios totales o parciales, sin dar aviso respectivo, no podrán solicitar la otorgación de una nueva línea.

2.6. ANÁLISIS CRÍTICO Y REFLEXIVO DE LAS CONDICIONES ACTUALES DEL AUTO TRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO URBANO.

En todo sistema de transporte deben tomarse en cuenta tres elementos fundamentales: los operadores, que representan la oferta; los usuarios, que representan la demanda; y el poder público, que representa el control y la fiscalización sobre el servicio en sí. El hecho de no tomar en cuenta tan sólo uno de estos elementos puede conllevar a distorsiones en el sistema.

Los usuarios erogon cada vez mas mayores sumas de dinero en transporte, existiendo una mayor proporción en relación a sus ingresos, tendiéndose a reducir el consumo de otros bienes o servicios esenciales. Si hoy las tarifas son bajas, en términos de los costos totales de operación, la tendencia es que esto no se mantendrá a lo largo de los años. Para el usuario, el transporte no es un objeto de consumo final, sino un medio de eliminar la separación espacial entre las actividades y su habitación. Las personas necesitan desplazarse entre residencias y sitios donde se desenvuelven las actividades de su quehacer diario, teniendo la característica especial de la existencia de extremos fijos, regularidad, habitualidad y baja elasticidad entre el precio del servicio y el ingreso del usuario. La importancia de tomar en cuenta estas características se evidencia ya que el motivo de viajes hogar-trabajo representa un gran porcentaje del total de viajes urbanos de pasajeros.

Vivir en la periferia de las grandes metrópolis es un factor de angustia para los usuarios del servicio de transporte, por el sacrificio de transportarse. Este proceso de expansión se debe a una supuesta búsqueda de mejor calidad de vida. Esto trae como consecuencia, además del tiempo de viaje, una mayor penalización tarifaria para el habitante de la periferia, incapacitándolo para pagar esos servicios, agravándose la situación en la medida que las ciudades crecen desordenadamente.

El transporte y la calidad de vida están fuertemente vinculados, principalmente por los viajes de usuarios hogar-trabajo. La imposibilidad de

pagar el servicio ocasiona la aparición de zonas marginales y otros tipos de sub-habitación, alrededor del sitio de trabajo y limitan la movilidad al trabajador. Considerando que se mantenga el crecimiento de la población urbana, en sus actuales condiciones socio-económicas, habrá una sensible reducción de su movilidad. Sin embargo, esta movilidad personal es fundamental para la obtención y mantenimiento del propio trabajo.

Si el usuario pudiera escoger entre un mal servicio de transporte público y el uso de un vehículo propio, que la mayoría no tiene, escogería el segundo; el aumento de tarifas conduce a insatisfacciones sociales, pero si esto no ocurre, la calidad del servicio se deteriora, porque los operadores no tienen como mejorarlo con las tarifas actuales.

Por estas razones se concentran en espacios urbanos restringidos y los procedimientos tarifarios usados, tienden a resultar en precios de transporte que alcanzan niveles insostenibles, principalmente para los usuarios de bajos ingresos.

Para definir una política para los transportistas públicos urbanos se requiere conocer quienes son los usuarios y los beneficiarios.

En términos generales, el beneficiario del transporte urbano es todo aquel que habita y desarrolla sus actividades en la ciudad; es toda la población y la economía urbana. Los usuarios del servicio se benefician con el traslado en la realización de sus actividades cotidianas, y los no usuarios con la mejora a la calidad de vida en general que implica el mejoramiento al transporte y los beneficios derivados de las facilidades de movilización de la población, lo cual conlleva indudablemente, al aumento de sus capacidades de producción.

Los operadores privados que explotan los transportes públicos urbanos tienen como finalidad el lucro. Su ingreso es el producto del total de pasajeros transportados por la tarifa (que tiene un interés social y es determinada de manera exógena). Sus gastos se constituyen por los salarios y prestaciones sociales (gastos personales, si son dueños de los vehículos), combustible, materiales diversos, administración, costo de capital, etc.

Esta es una realidad muy difícil de cambiar, pero sin cambios fuertes y decididos o costo "a posteriori" para arreglar la situación serán muy altos. Estos costos no son solo monetarios, incluyen costos y tensiones sociales muy graves".

CAPITULO III

MARCO JURIDICO

FUNDAMENTOS LEGALES DE IRDEN NACIONAL E INTERNACIONAL QUE SE RELACIONAN CON EL AUTOTRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO URBANO

CAPITULO III

MARCO JURIDICO

3. SUSTENTO LEGAL NACIONAL QUE REGULA LA PRESTACION DEL SERVICIO DEL AUTO TRANSPORTE PUBLICO URBANO

Resulta importante tomar como punto de partida del presente análisis, lo establecido por el Art. 10 de la Ley de Capitalización, Ley No. 1544 de 21 de marzo de 1994, ya que desde el momento de su publicación, los servicios públicos de comunicaciones, energía eléctrica, hidrocarburos y transporte quedaron expresamente excluidos del alcance de las disposiciones contenidas

en los artículos 9º numeral 4, 72º y 73º de la Ley Orgánica de Municipalidades de 10 de enero de 1985, puesto que dichos servicios públicos corresponden a la jurisdicción nacional normados por leyes sectoriales específicas, y regulados por el Sistema de regulación Sectorial (SIRESE), sistema creado en virtud a la Ley No. 1600 de fecha 28 de octubre de 1994.

Por otro lado, es también importante resaltar que el artículo cuarto de la Ley de Municipalidades No. 2028 de 28 de octubre de 1999, expresa que “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”, entonces, dichas competencias se ven afectadas, toda vez que los servicios públicos de comunicaciones, energía eléctrica, hidrocarburos y transporte, corresponden a las competencias del SIRESE, a través de la Superintendencia de Transportes, de acuerdo a Ley.

3.1.- ANTECEDENTES DEL MARCO LEGAL

Fruto de las reformas destinadas a la modernización del Estado, el país vive el implemento de normas legales que buscan la mayor eficiencia de las diversas instituciones de la administración pública.

Lamentablemente y como efecto del cambio que se persigue, nos vemos ante la existencia de realidades reflejadas en problemas tales como la diversidad y dispersión de normas e instrumentos legales que dificultan la comprensión exacta de la voluntad del legislador.

La dispersión de normas repercute de tal manera que cuando el legislador tiene que manifestarse respecto a la abrogatoria y/o derogatoria de

normas, la mayor parte de las veces se ve obligado a ejercitar la vieja fórmula “quedan abrogadas y derogadas todas las disposiciones contrarias a la presente Ley”.

El presente análisis está enfocado a servir en la tarea de facilitar, en función de lo previsto por las normas legales sectoriales, el cumplimiento de las labores que corresponden al Gobierno Municipal de La Paz y a la Superintendencia de Transportes, en forma tal que garantice el mejor servicio de los usuarios y el reconocimiento de los derechos de los operadores que prestan el Servicio de Transporte Público Automotor Urbano en la ciudad de La Paz, así como delimitar con precisión, para posteriormente hacer conocer públicamente, las facultades que corresponden a cada una de las instituciones involucradas en el tema, con el ánimo de evitar la superposición de competencias y formular recomendaciones a las autoridades del Gobierno Central o de cualquier otra entidad pública, para la aplicación de medidas convenientes al mejor funcionamiento de los servicios de transporte público.

A continuación se hace un pequeño análisis sobre el tema respecto a las competencias y consecuente actuar de la administración pública respecto a los particulares en lo que corresponde al tema del transporte público automotor urbano, el marco legal y la otorgación de derechos correspondiente.

3.1.1.- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

La Constitución Política del Estado, promulgada en fecha 7 de febrero de 2009, respecto a la Autonomía Municipal, dispone en su Art. 283, 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.

Con relación a los Derechos de las Usuarías y los Usuarios y de las Consumidoras y Consumidores refiere en su Art. 76 párrafo I, que el Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades y que la Ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores.

3.1.2. LEY DE CAPITALIZACIÓN

La Ley N° 1544 de fecha 21 de marzo de 1994, en su Capítulo IV, Disposiciones Finales, artículo 10, dispone:

Los servicios públicos de comunicaciones, energía eléctrica, hidrocarburos y transporte, corresponden a la jurisdicción nacional y serán normados por leyes sectoriales específicas.

La prestación de estos servicios públicos en jurisdicciones municipales, serán compatibilizadas y coordinadas con las normas de desarrollo urbano emitidas por los Gobiernos Municipales respectivos.

3.1.3. LEY ORGÁNICA DE MUNICIPALIDADES

La Ley N° 696 de fecha 10 de enero de 1985, (abrogada por la Ley de Municipalidades N° 2028 de 28 de octubre de 1999), disponía en su artículo 9, que además de lo establecido por el artículo 205 de la Constitución Política del Estado, la competencia municipal en el ámbito de su jurisdicción y para cumplimiento de sus fines, comprende, a decir de su numeral 4), los servicios públicos y su reglamentación, materia que debía ser compatibilizada y coordinada bajo normas e intereses de carácter regional y nacional.

Los artículos 72 y 73 de la precitada Ley Orgánica de Municipalidades, disponía, por un lado que “la prestación de servicios públicos de competencia

municipal o la explotación de bienes de propiedad de la Municipalidad que no se efectúe en forma directa, necesariamente será objeto de concesión otorgada previa licitación pública”, y consecuentemente que “las concesiones para la prestación de servicios públicos de explotación de bienes municipales se otorgarán mediante contrato”.

3.1.4. LEY DEL SISTEMA DE REGULACIÓN SECTORIAL (SIRESE)

La Ley N° 1600 de fecha 28 de octubre de 1994, crea el Sistema de Regulación Sectorial (SIRESE), con el objeto de regular, controlar y supervisar aquellas actividades de los sectores de telecomunicaciones, electricidad, hidrocarburos, transportes, aguas y las de otros sectores que mediante ley sea incorporados al Sistema y que se encuentren sometidas a regulación conforme a las respectivas normas legales sectoriales, asegurando entre otras cosas, que la potestad de regulación estatal se ejerza estrictamente de acuerdo con la ley.

El Sistema de Regulación Sectorial está regido por la Superintendencia General y las Superintendencias Sectoriales, de acuerdo a lo establecido por la Ley 1600 y otras normas legales sectoriales.

3.1.5. LEY DE MUNICIPALIDADES

Ley No. 2028 de 28 de octubre de 1999, establece en su artículo primero, que su objeto es regular el régimen municipal establecido en el Título VI de la Parte Tercera, artículos 200 al 206 de la Constitución Política del Estado.

Asimismo la referida norma municipal dispone que su ámbito de aplicación sea la organización y atribuciones de la Municipalidad y del Gobierno Municipal.

El artículo 4 de la Ley de Municipalidades expresa que “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”.¹⁰

La Ley de Municipalidades en lo que se refiere a materia de servicios, señala que tiene como competencias el coordinar la prestación de los servicios de transporte con la Superintendencia sectorial correspondiente, además de 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.

3.1.6. CÓDIGO DE TRÁNSITO

Aprobado mediante Decreto Ley N° 10135 de fecha 16 de febrero de 1973, en su artículo 1 dispone “APLICACIÓN Y OBJETO.- El tránsito por vías terrestres de la República de Bolivia, abierta a la circulación pública, se registrará por este Código”.

El artículo 173 del precitado código establece, respecto a la jurisdicción que, la Policía de Tránsito “dirige, controla y regula la locomoción en todo el territorio de la República”, controla la organización y funcionamiento de todos los servicios públicos del auto transporte”; e “interviene en la celebración de los contratos sobre transportes y locomoción y conoce de las reclamaciones sobre la ejecución y cumplimiento de éstos, con jurisdicción y competencia propias,

¹⁰ LEY DE MUNICIPALIDADES N° 2028 de 28 de Octubre de 1999.

mientras el caso no resulte contencioso”, a decir de los artículos 174 y 175 respectivamente.

3.1.7. REGLAMENTO DEL CÓDIGO NACIONAL DEL TRÁNSITO

Aprobado por Resolución Suprema N° 187444 de 8 de junio de 1978, señala que el tránsito de las personas por 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 regirán por el Código Nacional de Tránsito y el mencionado Reglamento.

El Reglamento señalado, concibe y circunscribe el transporte urbano “al radio urbano y principalmente comprende: automóviles de alquiler (taxis y trufis), rápidos, micros, transporte colectivo de pasajeros, transporte urbano, transporte de materiales de construcción, servicio de reparto de productos alimenticios, ambulancias de servicio médico y coches fúnebres”.

Por su parte el artículo 229 dispone que las empresas y sociedades de transporte, para prestar servicios públicos cumplan los requisitos señalados por el citado código, y acreditarán el reconocimiento de su personalidad jurídica, independientemente de la autorización expedida por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil.

“Respecto a la jurisdicción y competencia de tránsito, el artículo 408 establece que, “el Servicio Nacional de Tránsito, como atribución privativa, cumple la función de dirigir, controlar y regular la locomoción, cumpliendo y haciendo cumplir en todo el territorio de la República, las disposiciones del

Código Nacional de Tránsito, el presente Reglamento, leyes y demás disposiciones relacionadas con la materia”.¹¹

Por otro lado, los artículos 409 y 410 señalan que el Servicio Nacional de Tránsito controla la organización y funcionamiento de los servicios públicos del auto transporte, y que “el Ministerio de Transportes concederá el permiso de operación, el que podrá suspenderse previo informe de la Policía del Tránsito en caso de infracción de las normas establecidas para su funcionamiento”; debiendo la Policía del Tránsito atender en la vía conciliatoria las demandas y reclamaciones de carácter civil a las que se refieren los artículos 175 y 176 del Código de Tránsito.

3.2. DISPOSICIONES LEGALES

3.2.1. DECRETO SUPREMO No. 24178 DE FECHA 8 DE DICIEMBRE DE 1995

Dispone el establecimiento de la Superintendencia de Transportes, prevista en los artículos 1 y 2 de la Ley SIRESE, con la función de regulación de las actividades del transporte en todas sus formas.

3.2.2. DECRETO SUPREMO No. 24753 DEL 31 DE JULIO DE 1997

Considerando que la Ley 1600 de fecha 28 de octubre de 1994, en su artículo primero establece que las actividades regulatorias de las Superintendencias se ejercen de acuerdo a normas legales sectoriales, dispone

¹¹ “Reglamento del Código de Tránsito” Resolución Suprema N° 187444 de 8 de Junio de 1978.

modificar los artículos 1 y 2 del Decreto Supremo 24178 de 8 de diciembre de 1995.

3.2.3. DECRETO SUPREMO No. 25461 DE FECHA 23 DE JULIO DE 1999

En su parte considerativa expresa que el Decreto Supremo 24753 de 31 de julio de 1997 modificador de los artículos 1 y 2 del Decreto Supremo 24178, dispone que es función de la Superintendencia de Transportes regular las actividades de los sub-sectores del transporte que cuenten con normas sectoriales específicas para su respectiva aplicación por dicha entidad; y que la citada Superintendencia precisa de una norma sectorial específica de carácter transitorio, para regular el transporte público urbano, hasta que se apruebe la Ley General del Transporte y no dejar un vacío legal en su actividad regulatoria.

Motivos anteriores por los que la citada norma legal en su artículo primero decreta: “La regulación de los Servicios de Transporte Público Automotor Urbano será realizada por la Superintendencia de Transportes dentro del Marco Legal de las disposiciones establecidas por la Ley 1600 (SIRESE) y el Decreto Supremo 24178 con las modificaciones señaladas en el Artículo Único del Decreto Supremo 24753 en lo que corresponda”

3.2.4. REGLAMENTO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO PARA LA CIUDAD DE LA PAZ

Este Reglamento, fue aprobado mediante Ordenanza Municipal N° 117/95 HAM – HCM 117/95 de fecha 11 de octubre de 1995, dispone en su artículo primero que “en aplicación de disposiciones legales contenidas en la Ley Orgánica de Municipalidades, el Gobierno Municipal, es la entidad autónoma de derecho público encargada de reglamentar y autorizar el

funcionamiento de todos los servicios de transporte público en la ciudad de La Paz”.

3.2.5. ORDENANZAS MUNICIPALES

3.2.5.1. ORDENANZA MUNICIPAL No. 131/98 DE 3 DE NOVIEMBRE DE 1998

Esta ordenanza, determina las rutas y áreas de intenso tráfico vehicular, y consecuentemente dispone que el ingreso al área señalada para los motorizados que realicen trabajos de distribución, repartos, mudanzas o cualquier otra modalidad de trabajo que signifique carga y/o descarga de materiales, mercaderías y otros, estará permitido entre las 20:00 a 07:30 de lunes a viernes y los días sábados y domingos todo el día.

3.2.5.2. ORDENANZA MUNICIPAL No. 048/2000 DE 6 DE JUNIO DE 2000.

Esta Ordenanza Municipal, en sus artículos primero y segundo, resuelve la prohibición de creación y concesión de nuevas líneas de transporte público en las modalidades de minibúses, carrys y trufis en la ciudad de La Paz, por un período de cinco años o hasta la reestructuración del sistema de transporte público urbano, y consecuentemente dispone que el parque vehicular existente para cada línea de las modalidades de minibúses, carrys y trufis, no podrá ser incrementado durante el período indicado precedentemente.

3.2.6. LEY ORGÁNICA DE LA POLICÍA NACIONAL DE 8 DE ABRIL DE 1985

“La Ley Orgánica de la Policía Nacional, en su inciso m) del artículo 7, tiene como misión principal el de hacer cumplir las disposiciones legales que regulan el tránsito público en todo el territorio nacional, lo que tiene directa relación con lo establecido en su artículo 44 que señala que las Unidades de

Tránsito son las encargadas de regular, controlar y resolver los problemas de circulación de vehículos y peatones”.¹²

3.3. DERECHO COMPARADO

En diferentes países al igual que en el nuestro, se observa la importancia que representa el reglamentar los servicios del transporte público urbano, es por esta razón que en las diferentes Constituciones Políticas de nuestro continente se establece cuales son los órganos encargados de dicha función.

Es en este entendido, los órganos encargados de esta reglamentación del servicio del auto transporte público urbano, son Gobiernos Municipales en un gran numero de países de nuestro continente así como en algunos europeos, designando el control y cumplimiento de estas disposiciones a las policía de tránsito, quienes tendrán la labor de hacer cumplir sus reglamentos y disposiciones que tuvieran la finalidad de garantizar el buen desenvolvimiento de estos servicios, entre los cuales podemos mencionar a los de Perú y Venezuela.

PERÚ: Al igual que en nuestro país, los Gobiernos Municipales a través de sus Direcciones Municipales de Transporte Urbano, son los encargados de Regular este servicio, a través de Ordenanzas Reglamentarias, entre las cuales podemos citar a la de Lima, Ordenanza No. 104 de 28 de enero de 1997, mediante la cual , el Consejo de la Municipalidad Metropolitana de Lima, aprueba la Ordenanza Reglamentaria del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros en Ómnibus y otras modalidades, que es de aplicación para todo el Servicio de Transporte Público de Pasajeros, y se sustenta en el Art. 192 inciso 4) de la Constitución Política del Estado; en el Art.

¹² Ley Orgánica de la Policía Nacional de 8 de Abril de 1985.

10 inciso 5) de la Ley Orgánica de Municipalidades No. 23853 y en el Decreto Supremo No. 012-95-MTC.

En este entendido, la autoridad administrativa es la encargada de otorgar concesiones mediante licitaciones públicas y otras modalidades, renovar las mismas, disponer modificaciones y ampliaciones de rutas y aprobar el incremento o disminución de flotas y frecuencias, aprobar la sustitución de unidades vehiculares, autorizar la operación de vehículos para la prestación del servicio a cargo de las concesionarias, establecer las modalidades de la prestación de los servicios, imponer las sanciones por infracciones a su Reglamento y las condiciones de las concesiones otorgadas, que podrían llegar hasta la cancelación de la concesión si las circunstancias lo ameritan.

Los Transportistas, se encuentran debidamente organizados a través de su Personería Jurídica (ORDETT), constituida e inscrita en los Registro Públicos que agrupa a no menos del 25% del total de las Empresas que prestan el Servicio de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros.

La institución encargada del Control del Tránsito y del Transporte Público, es la Policía de Tránsito dependiente de la Policía Nacional del Perú, que presta su servicio en la Dirección de Circulación y Seguridad Vial, autoridad que puede ordenar al conductor detener su vehículo para imponer papeletas de infracción por la comisión de infracciones.

Las papeletas por infracción a la Ordenanza Reglamentaria, son impuestas por la Policía Nacional del Perú, las que son puestas a conocimiento del Inspector Municipal de Transportes, quien a su vez emite un informe sobre el incumplimiento de los términos de la concesión, reglamentos y demás disposiciones emitidas por la Dirección Municipal de Transporte Urbano.

VENEZUELA: Según la legislación venezolana, el servicio de transporte público urbano es competencia municipal, aun cuando existe competencia nacional en cuanto a las condiciones para la prestación de los servicios de transporte público, es por esta razón que en este país existe una política nacional de transporte urbano que define los lineamientos de las políticas locales.

La Política Nacional de Transporte Urbano que fue formulada en 1991 y reformulada en el año 2001, tiene como lineamientos principales: la organización de los poderes públicos; la asistencia financiera al sector; el aumento de la calidad del transporte urbano; la capacitación y modernización del sector y la adecuación de la infraestructura al transporte urbano. El organismo del Estado encargado de implementar esta política es la Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano (FONTUR), el cual debe trasladar a los municipios los fondos y el apoyo técnico necesario para la implementación de esta política a nivel local, que como se señala anteriormente incorpora un componente de calidad, por lo menos en lo formal.

En todo el país, el servicio de transporte público urbano es prestado por empresas privadas, de diferentes modalidades, cooperativas de transporte, asociaciones civiles, entre otros; pero una de las características principales, al igual que en muchos países latinoamericanos, es que el servicio es prestado por individuos, dueños de los vehículos que ante la crisis económica que han vivido estos países han encontrado como empleo su incorporación laboral en la prestación del servicio de transporte.

Esta modalidad de prestación de servicio es perfectamente legal dentro de la política nacional y local de transporte, porque como lo establece la Ley, aun cuando es responsabilidad del municipio la prestación del servicio, no necesariamente tiene que ser prestada por el propio municipio, éste debe ser el garante de la prestación del servicio de transporte público urbano, para lo cual

puede utilizar diferentes modalidades como lo es que los privados presten el servicio, y el municipio regule y controle el servicio.

Debido a que cada Municipio tiene sus propias características: físicas, geográficas, culturales, sociales, políticas y económicas, la prestación del servicio de transporte público urbano posee sus particularidades locales.

CAPITULO IV

MARCO PRÁCTICO

DEMOSTRACION DE LA HIPOTESIS

CAPITULO IV MARCO PRÁCTICO DEMOSTRACION DE LA HIPOTESIS Y RESULTADOS DEL TRABAJO DE CAMPO

4.- LA EJECUCION DE LA INVESTIGACION.- La presente investigación se ha desarrollado en dos etapas: La primera de planificación y la segunda de ejecución, para este efecto se ha considerado los siguientes pasos metodológicos

4.1.- TIPO DE ESTUDIO: cualitativo y cuantitativo:

a) Cualitativo.- Debido a que la problemática del autotransporte de servicio publico urbano ha sido estudiada desde el punto de vista descriptivo, para lo cual se ha recurrido a los diferentes conceptos, teorías, y legislación comparada, con la finalidad de lograr una propuesta alternativa de solución al problema del objeto de investigación

b) Cuantitativo.- Debido a que durante el proceso de investigación se han utilizando técnicas que permitieron analizar la situación estructural y funcional por la que atraviesa el autotransporte de servicio publico, por otra parte ha permitido identificar las causas y los efectos que produce el transporte de servicio publico al incumplir las diversas normativas ocasionando una inseguridad jurídica para los usuarios.

4.2.- IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.- El autotransporte del servicio publico en la actualidad se desenvuelve en el desorden, caos, anarquía e inseguridad jurídica para la sociedad, fundamentalmente para los usuarios, quienes se constituyen en las víctimas de una serie de atropellos que atentan contra sus derechos fundamentales, debido a que este sector incumple con las normas jurídicas que regulan la materia, bajo la visión permisiva de las autoridades del Organismo Operativo de Transito, ya que la actitud pasiva, contemplativa de las acciones que efectúan los transportistas del sector publico, no solo que atenta contra los derechos fundamentales de los usuarios, sino que

pone en riesgo sus derechos, debido a que cambian rutas en cualquier momento, parquean en cualquier lado, imprimen velocidades mas allá de lo permitido por las normas de tránsito, en algunos casos se han utilizado las movi­lidades de servicio público para cometer delitos y otros hechos que son una muestra de la latente inseguridad jurídica. Por otra parte las disposiciones legales actuales cumplen una acción disfuncional debido a que las normas que regula el rubro se encuentran desactualizadas y alejadas de las necesidades de nuestra realidad de ahí que el Código de Tránsito y su Reglamento que no responden menos satisfacen las expectativas que requiere el momento histórico social por el cual nos encontramos atravesando, toda vez que en la actualidad se tiene un incremento del parque automotor y un crecimiento demográfico de las urbes, que ha provocado que la labor del Organismo Operativo de Tránsito y las Honorables Alcaldías Municipales no respondan efectivamente a los diversos problemas que atraviesa el sector, por el contrario las crecientes denuncias sobre el incremento de actos de corrupción y otros, no permiten que los usuarios tengan seguridad jurídica, debido a la carencia de una ley específica que regule el servicio del auto transporte público urbano en Bolivia.

De la misma manera la ausencia de una ley que regule el auto transporte urbano en Bolivia ha generado otros problemas entre las cuales se encuentran:

- * La creciente corrupción en el Organismo Operativo de Tránsito.
- * La disfuncionalidad del control del servicio del auto transporte público urbano.
- * La desactualización de las normas encargadas de regular el auto transporte público en las ciudades urbanas de Bolivia
- * La desorganización y la falta de control por parte del Organismo Operativo de Tránsito y las Honorables Alcaldías Municipales.

4.3.- PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS.- La hipótesis del presente estudio se establece en la siguiente forma:

La implementación de una ley específica destinada a regular la actividad del auto transporte de servicio público urbano en Bolivia, permitirá evitar el caos, la anarquía, el desorden y la inseguridad jurídica para la sociedad, fundamentalmente para los usuarios

4.4.- SELECCIÓN DEL SECTOR DE ESTUDIO.- En el desarrollo de la investigación se ha establecido la siguiente selección:

4.4.1.-OBJETO DE INVESTIGACIÓN.- La necesidad de regular las actividades del autotransporte de servicio público urbano dentro de un marco de seguridad jurídica para la sociedad, el Estado, fundamentalmente para los usuarios.

4.4.2.- DETERMINACIÓN DEL UNIVERSO

- Organismo Operativo de Transito (División Servicios Públicos)
- Sindicato Mixto de Transportistas Villa Victoria
- Sindicato Mixto de Chóferes Eduardo Avaroa
- Sindicato de Transportes Litoral
- Sindicato Mixto de Colectiveros San Cristóbal
- Federación de Juntas Vecinales de La Paz
- Superintendencia de Transportes

- Los Usuarios
- Honorable Alcaldía Municipal de La Paz
 - . Unidad Especial de Sistemas Viales
 - . Consejo de Asesoramiento en Tráfico y Transportes

4.4.3.- MÉTODO CUALITATIVO.- En el desarrollo de investigación se ha aplicado los métodos jurídicos y en trabajo de campo se ha implementado el método cualitativo, para este efecto se ha utilizado la entrevista estructurada:

* Se entrevistó a instituciones públicas, organizaciones sindicales y los usuarios vinculados con la actividad del autotransporte, en forma directa.

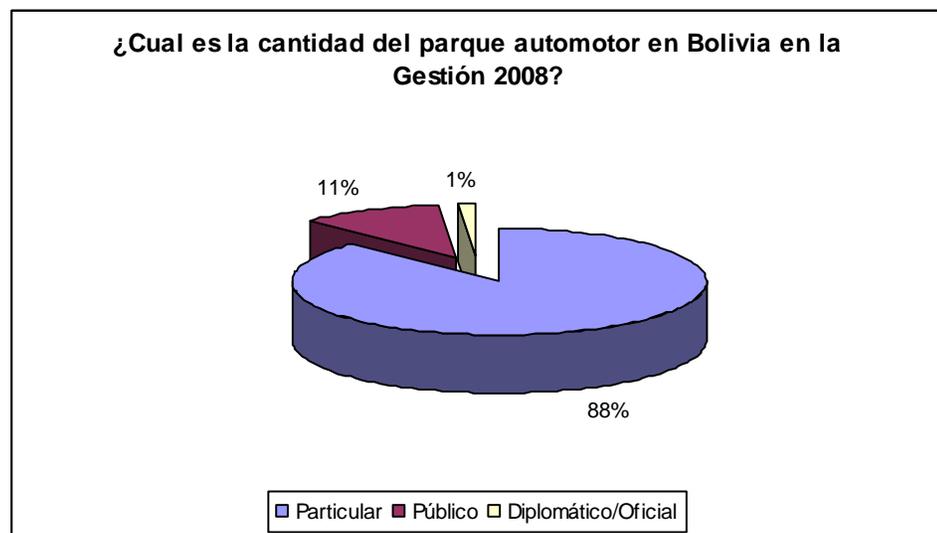
4.5.- RESULTADOS DE LA INVESTIGACION DE CAMPO

Durante el trabajo de investigación se ha establecido que en nuestro país existe una diversidad de instituciones estatales vinculadas a la actividad del servicio del autotransporte de servicios público, las mismas que tienen una serie de problemáticas que no permiten responder satisfactoriamente a los planes, proyectos, programas, destinadas a regular la actividad del autotransporte. En este sentido con la finalidad de lograr una investigación de acuerdo a los requerimientos de la investigación y coadyuvar a los objetivos, se ha realizado una investigación de campo, mediante la entrevista a instituciones involucradas y los usuarios de manera directa, para este efecto se han realizado preguntas estructuradas con el siguiente reporte:

Cuadro No. 1

¿Cual es la cantidad del parque automotor en Bolivia en la gestión 2008?

Tipo de servicio (2008)	Cantidad	%
Particular	697393	88%
Publico	89364	11%
Diplomático/ Oficial	10745	1%



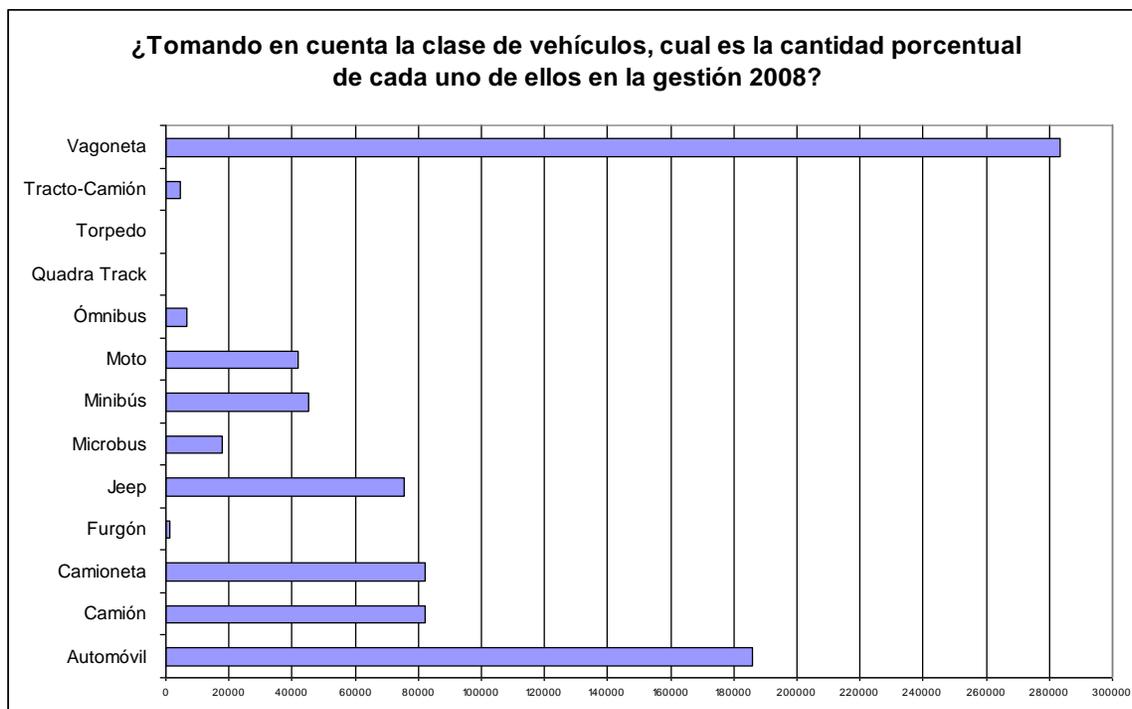
Fuente: Elaboración Propia

ANALISIS.- El Cuadro No. 1, demuestra que la gran cantidad del parque automotor en Bolivia, corresponde al Sector Particular, seguido por el Sector Público y finalmente por los vehículos oficiales o diplomáticos, porcentajes bastante elevados con relación a gestiones anteriores debido a la gran internación de vehículos usados y su bajo costo. Es una de las razones por la que en la actualidad se tiene un embotellamiento permanente, fundamentalmente en el centro de la ciudad, es una de las razones por la que se debe reorganizar la circulación de moviidades.

Cuadro No. 2

¿Tomando en cuenta la clase de vehículos, cual es la cantidad porcentual de cada uno de ellos en la gestión 2008?

Clases de Vehículo	Cantidad	%
Automóvil	186076	22%
Camión	82107	10%
Camioneta	82178	10%
Furgón	1315	0%
Jeep	75527	9%
Microbús	17956	2%
Minibús	45322	5%
Moto	41857	5%
Ómnibus	6632	1%
Quadra Track	290	0%
Torpedo	77	0%
Tracto-Camión	4733	1%
Vagoneta	283432	34%



Fuente: Elaboración Propia

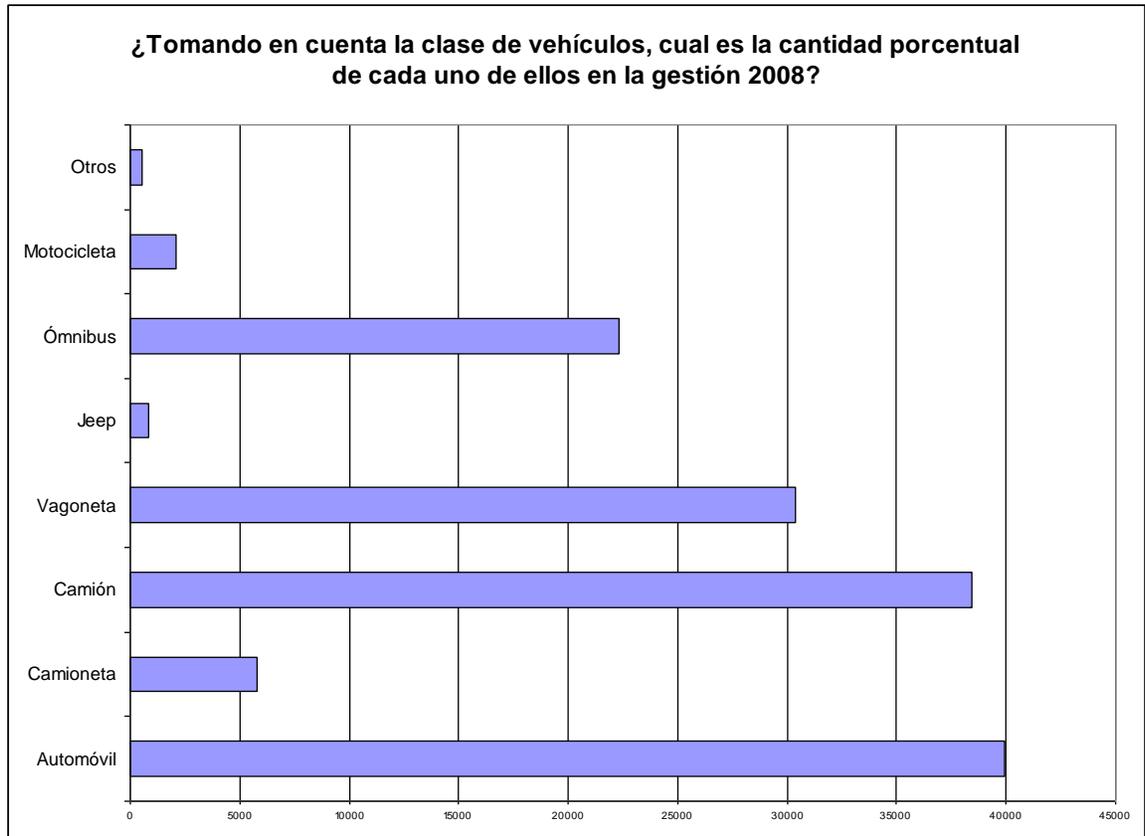
ANALISIS.- Del análisis del cuadro No. 2, se establece que el tipo de vehículo mas usado en nuestro medio es la vagoneta, seguido del automóvil, y finalmente y en menor proporción otro tipo de motorizados, esto se debe a que los vehículos mencionados son los más aptos para el transporte público y para el propio servicio particular, sin embargo de la sumatoria de otros tipos de moviidades se establece la existencia de un porcentaje considerable destinado al servicio público.

Cuadro No. 3

¿Cuál es la proporción y clase de vehículos que se dedican al autotransporte de servicio público a la gestión 2008?

Clase y proporción del servicio publico de autotransporte público

Automóvil	39902	28%
Camioneta	5793	4%
Camión	38460	27%
Vagoneta	30400	22%
Jeep	828	1%
Ómnibus	22317	16%
Motocicleta	2109	2%
Otros	537	0%



Fuente: Elaboración Propia

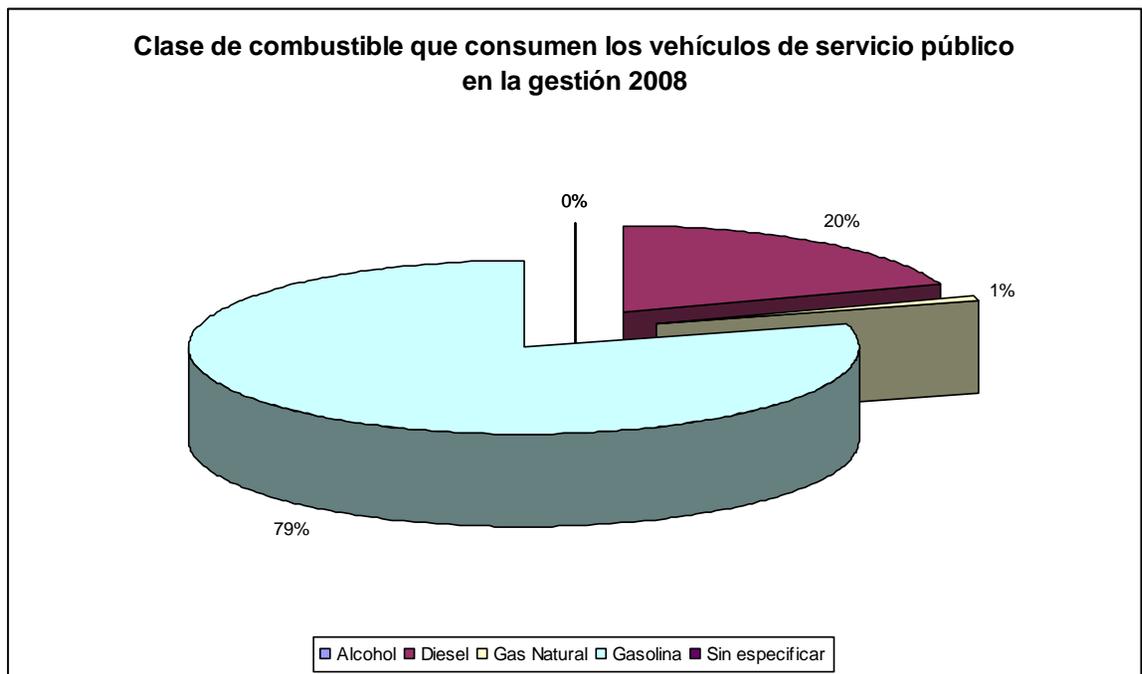
ANÁLISIS.- Los resultados demuestran que la clase de vehículos que mas se dedican al servicio del auto transporte publico son; los automóviles, los camiones, las vagonetas y finalmente los ómnibuses, esto debido que se adecuan y tienen facilidades para el desempeño de actividad de transporte de servicio publico, por otra parte la inexistencia de prohibiciones y normativas sobre el tipo de transporte publico permite que cualquier movilidad pueda circular como transporte de servicio publico.

Cuadro No. 4

¿Cuál es la proporción y clase de combustible mas utilizado por los vehículos del servicio público a la gestión 2008?

Proporción y clase de combustible más utilizado por los vehículos de servicio público a la gestión 2008

Tipo de combustible	Cantidad	%
Alcohol	45	0%
Diesel	156476	20%
Gas Natural	7101	1%
Gasolina	633840	79%
Sin especificar	40	0%



Fuente: Elaboración Propia

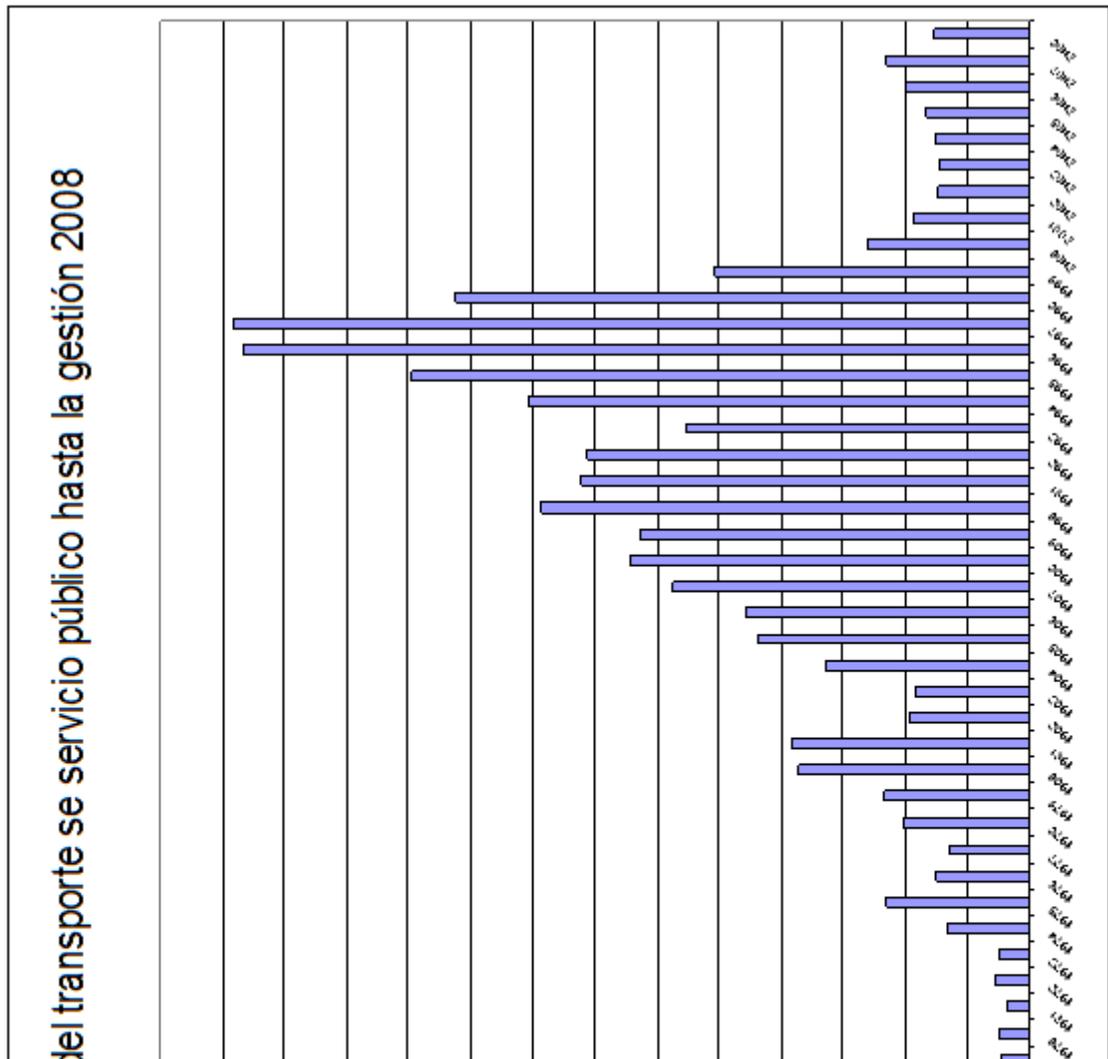
ANALISIS.- De los gráficos que anteceden, se puede establecer que el combustible utilizado en mayor proporción en nuestro medio es la gasolina, seguido por el diesel y finalmente por el gas natural, siendo este último el que viene incrementando su porcentaje, esto debido a la progresiva conversión de vehículos a gasolina por gas natural por su bajo costo.

Cuadro No. 5

¿Cuales son los modelos de transporte de servicio público hasta la gestión 2008?

	2006	2007	2008
1961	3793	3812	3831
1961	431	432	433
1962	689	689	689
1963	759	761	763
1964	879	877	875
1965	1021	1021	1021
1966	1967	1959	1951
1967	2314	2318	2322
1968	2345	2334	2323
1969	2287	2305	2323
1970	2464	2471	2478
1971	1952	1933	1914
1972	2814	2798	2782
1973	2545	2484	2423
1974	6619	6609	6599
1975	11441	11444	11447
1976	7641	7615	7589
1977	6480	6462	6444
1978	10102	10100	10098
1979	11690	11714	11738
1980	18546	18570	18594
1981	19271	19229	19187
1982	9628	9686	9744
1983	9123	9182	9241
1984	16324	16371	16418
1985	21517	21679	21841
1986	22570	22704	22838
1987	28789	28773	28757
1988	32169	32157	32145
1989	30614	30942	31270
1990	38270	38771	39272
1991	34444	35239	36034

1992	32544	34086	35628
1993	22944	25288	27632
1994	29487	34939	40391
1995	28499	39155	49811
1996	26091	44646	63201
1997	25824	45024	64224
1998	18215	32182	46149
1999	15187	20270	25353
2000	7674	10339	13004
2001	6040	7686	9332
2002	5102	6215	7328
2003	5477	6361	7245
2004	5661	6593	7525
2005	6892	7605	8318
2006	4655	7354	10053
2007	5446	8462	11478
2008	6220	6971	7722



Fuente: Elaboración Propia

ANÁLISIS.- Estos resultados demuestran que el modelo del vehículo por año de fabricación con mayor presencia en el país, corresponde a los modelos 1997 y 1996 respectivamente, esto debido a la gran importación de vehículos usados que se dieron en estas gestiones y al bajo precio que significaba su adquisición, consecuentemente la mayor parte de las movilidades de servicio publico tienen una antigüedad de mas de 15 a 25 años.

4.5.1.- REPORTE DE LAS ENTREVISTAS AL PERSONAL DE LAS INSTITUCIONES VINCULADAS A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO.- Para el desarrollo de la investigación se ha realizado entrevistas no estructuradas al personal que tiene relación con la prestación de servicio de transporte de servicio publico, con la finalidad de coadyuvar a los fundamentos para el fortalecimiento del trabajo de campo y obtener información respecto al objeto de investigación.

El universo seleccionado son de 100 personas correspondiente a:

- Personal del Organismo Operativo de Transito (División Servicios Públicos)
- Socios del Sindicato Mixto de Transportistas Villa Victoria

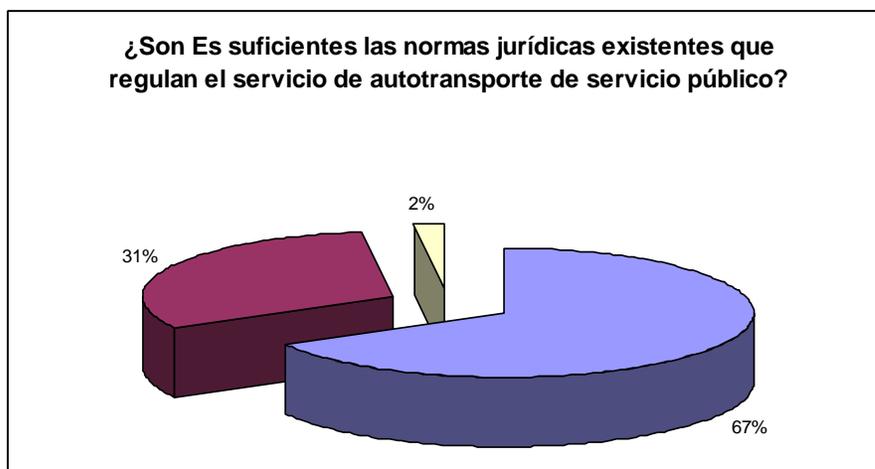
- Socios del Sindicato Mixto de Chóferes Eduardo Avaroa
- Socios del Sindicato de Transportes Litoral
- Socios del Sindicato Mixto de Colectiveros San Cristóbal
- Personeros de la Federación de Juntas Vecinales de La Paz
- Personal de la Superintendencia de Transportes
- Usuario del Auto Transporte de Servicio Publico
- Personal del Honorable Alcaldía Municipal de La Paz
 - . Personal de la Unidad Especial de Sistemas Viales
 - . Miembros del Consejo de asesoramiento en Tráfico y Transportes

En este contexto se ha realizado una serie de interrogantes de las que ha podido obtener el siguiente reporte:

Cuadro No. 5

¿Son suficientes las normas jurídicas existentes que regulan el servicio de auto transporte de servicio público?

- No 67 %
- Si 31%
- No responde 2%



Fuente: Elaboración Propia

ANÁLISIS.- De este dato se puede establecer que las normas que regulan el servicio del auto transporte del servicio público en la actualidad, no son suficientes para ordenar y regular el intenso tráfico y caos vehicular que se tiene en el área urbana de las distintas capitales de departamento.

4.5.2.-OBSERVACIÓN DESCRIPTIVA COMO RESULTADO DEL TRABAJO DE CAMPO.- Durante el proceso de investigación de campo se ha observado lo siguiente:

* Se ha constatado la inexistencia de una norma jurídica específica que regule la actividad del autotransporte, por el contrario, la existencia de disposiciones legales dispersas, se constituyen en una de las causas para el abuso y la prepotencia de los transportistas y las propias autoridades encargadas de controlar la actividad de autotransporte de servicio público.

* Sea ha establecido un conflicto de competencia entre la superintendencia de Transportes, las Alcaldías Municipales y el Organismo Operativo de Tránsito, quienes al no existir una norma específica se atribuyen funciones de competencia que genera conflicto con los transportistas y las diferentes organizaciones sindicales de autotransporte de servicio público.

* Se ha observado que no existe una protección al usuario, por el contrario la víctima de todas las irregularidades y prepotencias sin consideración son los usuarios, debido a que cambian de rutas, horarios, paradas, precios y otros, que nos demuestran el caos y anarquía del autotransporte de servicio público.

* Se ha observado que varios tipos de movilidad no fueron diseñados para transporte de servicio público, por el contrario son adaptados y modificados en su estructura original, logrando una sobre carga de pasajeros, poniendo en riesgo la integridad física de los usuarios.

* Se ha observado que no se cumplen las normas jurídicas que regulan las tarifas, por el contrario se encuentra al libre albedrío, ya que los conductores cobran pasajes de acuerdo a las horas, distancia, circunstancias y capricho de los conductores de servicio público.

* Se ha observado la ausencia de estrategias destinadas a cumplir las políticas existentes establecidas por la Superintendencia de Transportes, la Alcaldía Municipal y la Policía Nacional, lo cual es una de las causales que junto a una normativa específica no permiten seguridad jurídica para el usuario y la sociedad.

* Las organizaciones que aglutinan al autotransporte de servicio público, se han empoderado al extremo que las medidas de presión tienen mayor eficacia que las determinaciones de las autoridades y las normas existentes.

* La creciente corrupción es otro de los hechos que se observa a diario, fundamentalmente en las paradas de transporte público, donde las autoridades del Organismo Operativo de Tránsito cometen actos de corrupción, pidiendo

dineros a los chóferes del servicio de autotransporte publico, lo cual permite se acrecenté el índice de corrupción

* Las normas de transito no responden a la actualidad, consecuentemente no satisface las necesidades y requerimientos de los usuarios, los chóferes y la sociedad, por el contrario es otra de las variables que motiva ahondar los hechos de corrupción.

4.5.3.- ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DEL MARCO PRÁCTICO

Del reporte del trabajo de campo se infiere el siguiente análisis:

- Se evidencia la existencia de normas jurídicas dispersas y contradictorias que no limitan competencias a las instituciones involucradas en la temática del autotrasnporte de servicio público
- Existe una política del autotransporte que es inaplicable, debido a una estrategia de coordinación entre las instituciones involucradas en el cumplimiento de programas, planes y proyectos.
- Se debe regular el ingreso, la permanencia y destino de las movilidades que constituyen el parque automotor en la ciudades y las provincias, fundamentalmente las de servicio publico, por medio de una estudio técnico, jurídico, medioambiental, con la perspectiva de lograr una disposición legal destinada a brindar seguridad jurídica en respuesta a una planificación adecuada a nuestra realidad, con este objetivo hace necesaria una ingeniería de transito que modifique toda la estructura administrativa y funcional del autotransporte de servicio publico.

En ese entendido se debe efectuar una ley específica que permita regular el servicio del auto transporte.

Por todo el expuesto, con la investigación documental y de campo se ha demostrado la necesidad de establecer una ley específica que regule la actividad del autotransporte de servicio público urbano en Bolivia, como una alternativa de solución al caos, la anarquía, la corrupción, la inseguridad jurídica con la que en la actualidad se desenvuelve el transporte de servicio público

CONCLUSIONES

Las conclusiones siguientes son derivadas del proceso de investigación que da respuesta al problema y la hipótesis planteada al inicio de la investigación consistente en las siguientes:

1.- CONCLUSIONES DEL MARCO HISTÓRICO

1.1.- A lo largo del presente trabajo se ha logrado establecer, que desde la aparición del auto transporte como medio para el transporte de objetos y personas, ha existido la necesidad de contar con disposiciones legales que regulen el movimiento de coches, carreteras y peatones, sin embargo el incrementos de los medios de transporte, el crecimiento demográfico y la congestión vehicular, los aspectos topográficos, la contaminación ambiental y otros ha motivado para que las autoridades, la sociedad civil y los operadores del autotrasnorte se vean en la imperiosa necesidad de contar con normativas reglamentarias, funcionales y administrativas, a pesar de ello no se ha establecido las condiciones de los parámetros de eficiencia y calidad.

1.2.- La estructura organizacional del transporte público se ha desarrollado en los diferentes momentos históricos, para este efecto se ha contado con una estructura organizacional y un sistema de operación que gradualmente se fue deteriorando, perdiendo la eficacia y calidad en el servicio debido a la inexistencia de una articulación entre los operadores de la actividad del transporte. Actualmente se conforma y agudiza los problemas iniciales debido a superposición de competencias entre la Superintendencia de Transportes, el Gobierno Municipal de La Paz y El Alto y el Organismo Operativo de Tránsito.

2.- CONCLUSIONES DEL MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

2.1.- En el sistema del autotransporte de servicio público existen tres niveles básicos de organización: 1) La Superintendencia de Transportes, Gobierno Municipal de la Ciudad de La Paz y El Alto y La Policía Nacional por intermedio del Organismo Operativo de Tránsito, aunque desde el punto de vista funcional se limitan a otorgar licencias de operación, la apertura de líneas y otros que tienen acciones administrativas que no regulan de manera integral el servicio de transporte público.

2.2.- El sistema de transporte de servicio público urbano tiene diversos problemas complejos vinculados en el sistema vial, sistema de circulación, la densidad poblacional, calidad de vida urbana en general, lo está generando problemas con el congestionamiento en el Casco Central, la saturación de los flujos locales, lo que no permite satisfacer las necesidades de los usuarios para el desarrollo social.

2.3.- La mayor parte del parque automotor de servicio público tiene una antigüedad de un promedio de treinta y cinco años, como es el caso de los

colectivos, micros y otras camionetas, que por su antigüedad se convierten en un peligro para sociedad al no permitir el cumplimiento con los objetivos de la prestación de servicio y los del consumidor.

2.4.- El incremento considerable del parque automotor y las autorizaciones indiscriminadas y la pésima organización de los entes de control, fiscalización y regulación, ha motivado que en la actualidad se agudicen los problemas atentando al interés general de la sociedad, a pesar de la existencia de Unidades Especiales encargadas del control, fiscalización y regulación jurídica, técnica y administrativa

2.5.- El Organismo Operativo de Tránsito es el ente encargado de controlar el cumplimiento de los itinerarios, horarios, frecuencias, condiciones, confort y el número de pasajeros autorizado para cada tipo de vehículo, sin embargo en la actualidad se tiene una normativa que se ha desactualizado por el transcurso del tiempo, el crecimiento demográfico, el crecimiento del parque automotor y otros factores que no permiten cumplir con su obligaciones administrativas y funcionales.

3.- CONCLUSIONES DEL MARCO JURÍDICO

3.1.- Asimismo, los municipios y de conformidad a Ley de Municipalidades tienen entre sus facultades como entidad autónoma de derecho público, la misión de normar y autorizar el funcionamiento del transporte público por medio de sus Unidades Especiales de Sistemas Viales encargada de ejecutar y hacer cumplir en coordinación con el Organismo Operativo de Tránsito, debido a la existencia de problemas como las inadecuadas normativas, el conflicto permanente de competencia entre los entes de control, regulación y vigilancia del servicio del transporte público en general, y del transporte público en particular.

* Las normas de tránsito no responden a la actualidad, consecuentemente no satisfacen las necesidades y requerimientos de los usuarios, los chóferes y la sociedad, por el contrario es otra de las variables que motiva ahondar los hechos de corrupción. La creciente de este flagelo es otro de los hechos que se observa a diario, fundamentalmente en las paradas de transporte público, donde las autoridades del organismo Operativo de Tránsito cometen actos de corrupción, pidiendo dineros a los chóferes del servicio de autotransporte público lo cual permite se acrecenté el índice de corrupción

* Las normas de tránsito no responden a la actualidad, consecuentemente no satisfacen las necesidades y requerimientos de los usuarios, los chóferes y la sociedad, por el contrario es otra de las variables que motiva ahondar los hechos de corrupción.

4.- CONCLUSIONES DEL MARCO JURÍDICO COMPARATIVO

4.1.- En diferentes países de nuestro continente, se ha visto la importancia de reglamentar los servicios del auto transporte público urbano, es por esta razón que las diferentes constituciones políticas contemplan estos aspectos, donde se le otorga la reglamentación de estos servicios a los Gobiernos Municipales, designando el control y cumplimiento de todas las disposiciones a la Policía de Tránsito.

4.2.- Al igual que en muchos países latinoamericanos, se tiene que el servicio del auto transporte público urbano es prestado por individuos, dueños de los vehículos que ante la crisis económica que han vivido estos países, han encontrado como empleo su incorporación laboral en la prestación del servicio de transporte.

5.- CONCLUSIONES DEL MARCO PRÁCTICO

5.1.- Se ha constatado la inexistencia de una norma jurídica específica que regule la actividad del auto transporte, por el contrario, la existencia de disposiciones legales dispersas, se constituyen en una de las causas para el abuso y la prepotencia de los transportistas y las propias autoridades encargadas de controlar la actividad de auto transporte de servicio público.

5.2.- Se ha establecido un conflicto de competencia entre la Superintendencia de Transporte, las Alcaldías Municipales y el Organismo Operativo de Tránsito, quienes al no existir una norma específica se atribuyen funciones de competencia que genera conflicto con los transportistas y las diferentes organizaciones sindicales de auto transporte de servicio público.

5.3.- Se ha observado que no existe una protección al usuario, por el contrario la víctima de todas las irregularidades y prepotencia sin consideración son los usuarios, debido a que cambian de rutas, horarios, paradas, precios y otros, que nos demuestran el caos y anarquía del auto transporte de servicio público.

5.4.- Se ha observado que varios tipos de movilidad no fueron diseñados para transporte de servicio público, por el contrario son adaptados y modificados en su estructura original, logrando una sobre carga de pasajeros, poniendo en riesgo la integridad física de los usuarios.

5.5.- Se ha observado que no se cumplen las normas jurídicas que regulan las tarifas, por el contrario se encuentra al libre albedrío, ya que los conductores

cobran pasajes de acuerdo a las horas, distancia, circunstancias y capricho de los conductores de servicio publico.

5.6.- Se ha observado la ausencia de estrategias destinadas a cumplir las políticas existentes establecidas por la Superintendencia de Transportes, la Alcaldía Municipal y la Policía Nacional, lo cual es una de las causales que junto a una normativa específica no permiten seguridad jurídica para el usuario y la sociedad.

5.7.- Las normas de tránsito no responden a la actualidad, consecuentemente no satisface las necesidades y requerimientos de los usuarios, los chóferes y la sociedad, por el contrario es otra de las variables que motiva ahondar los hechos de corrupción.

6.- CONCLUSIONES DEL ÁREA DE APLICACIÓN

6.1.- En todo sistema de transporte, deben tomarse en cuenta tres elementos fundamentales: los operadores, que representan la oferta; los usuarios, que representan la demanda; y el poder público, que representa el control y la fiscalización sobre el servicio en sí. El hecho de no tomar en cuenta tan sólo uno de estos elementos puede conllevar a distorsiones en el sistema. El transporte y la calidad de vida están fuertemente vinculados, principalmente por los viajes de usuarios hogar-trabajo. La imposibilidad de pagar el servicio ocasiona la aparición de zonas marginales y otros tipos de sub-habitación, alrededor del sitio de trabajo y limitan la movilidad al trabajador. Considerando que se mantenga el crecimiento de la población urbana, en sus actuales condiciones socio-económicas, habrá una sensible reducción de su movilidad. Sin embargo, esta movilidad personal es fundamental para la obtención y mantenimiento del propio trabajo.

6.2.- Se evidencia la existencia de normas jurídicas dispersas y contradictorias que no limitan competencias a las instituciones involucradas en la temática del autotrasporte de servicio público. Por otra parte no existe una política del autotransporte, debido a la ausencia de una estrategia de coordinación entre las instituciones involucradas en el cumplimiento de programas, planes y proyectos.

6.3.- Se debe regular el ingreso, la permanencia y destino de las movilidades que constituyen el parque automotor en la ciudades y las provincias, fundamentalmente las de servicio publico, por medio de una estudio técnico, jurídico, medioambiental, con la perspectiva lograr una disposición legal destinada a brindar seguridad jurídica en respuesta a una planificación adecuada a nuestra realidad, con este objetivo se hace necesaria la necesidad de una ingeniería de transito que modifique toda la estructura administrativa y funcional del autotransporte de servicio publico. En ese entendido se debe efectuar una ley específica que permita regular el servicio del auto transporte.

RECOMENDACION

Como resultado de la investigación se determina hacer la siguiente recomendación:

- Se debe regular el ingreso, la permanencia y destino de las movilidades que constituyen el parque automotor en la ciudades y las provincias, fundamentalmente las de servicio publico, por medio de un estudio técnico, jurídico, medioambiental, con la perspectiva de lograr una disposición legal destinada a brindar seguridad jurídica en respuesta a una planificación adecuada a nuestra realidad, con este objetivo hace falta de una ingeniería de transito que modifique toda la estructura administrativa y funcional del auto transporte de servicio publico.

PROPUESTA DE ANTEPROYECTO DE LEY

LEY N°... LEY...DE...DE...DEL 2009 EVO MORALES AYMA PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL

Por cuanto, el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente ley:

EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL

DECRETA:

LEY DE REGULACION DE SERVICIO DEL AUTOTRANSPORTE SE SERVICIO PUBLICO URBANO

CAPITULO I

Artículo 1.- (Objeto) La presente Ley tiene por objeto normar las diversas actividades del auto transporte de servicio público urbano en estricta coordinación con los Municipios y Gobiernos Municipales en el marco de la Ley

de Municipalidades, con facultades de reglamentar, autorizar y establecer las políticas de funcionamiento de todo transporte automotor.

Artículo 2.- (Ente regulador) Estará a cargo de los Gobiernos Municipales como Entidad Autónoma de Derecho Público, con facultades para autorizar el funcionamiento del transporte público por intermedio de la Dirección de Tráfico y Vialidad

Artículo 3.- (Dirección de Tráfico y Viabilidad) Es un Organismo Técnico Administrativo especializado dependiente del Gobierno Municipal encargado de ejecutar y hacer cumplir en coordinación con el Organismo Operativo de Tránsito, con las siguientes facultades:

- a) Otorgar concesiones, autorizaciones y permisos para la prestación de servicios de transporte público.
- b) Regular, controlar y fiscalizar el funcionamiento del servicio de transporte público mediante medidas técnicas, administrativas y registro del transporte de servicio público.
- c) Registrar a las empresas de servicios de transporte público urbano público y su parque vehicular.
- d) Inspeccionar periódicamente las terminales de pasajeros en las líneas de transporte público urbano, así como el cumplimiento de los horarios y frecuencias establecidas.
- e) Estudiar, analizar, planificar y proponer las políticas de transporte urbano, con proyecciones de carácter futurista.

f) Asesorar a los transportistas en técnicas de administración del transporte con la finalidad de que estas organizaciones se manejen con un sentido empresarial, para el mejor rendimiento técnico-económico.

g) Proponer especificaciones y normas generales de carácter administrativo-técnico y operacional que regulen el desenvolvimiento de las actividades relacionadas con el transporte público urbano y el desarrollo de la circulación peatonal y vehicular.

h) Determinar acciones punitivas a los concesionarios emergentes de infracciones al presente reglamento.

Artículo 4.- (Trasporte de Servicio Público) Las personas naturales o jurídicas que tienen relación con la actividad del servicio público del auto transporte urbano, serán reguladas por la presente ley y las disposiciones complementarias que rigen la materia, para este efecto se adoptaran las siguientes definiciones:

a) Vehículo Automotor.- Es todo vehículo con propulsión propia que circula por vías urbanas y carreteras.

b) Transporte.- Es la acción de trasladar pasajeros y/o carga bajo condiciones de seguridad y comodidad.

c) Transporte Público.- Es un servicio prestado a los usuarios bajo determinadas características especiales se servicio o de carga.

d) Transporte Multimodal.- Es el que se efectúa en dos o más modos de transporte

e) Transporte Oficial.- Es el transporte de pasajeros y/o carga, efectuado mediante vehículos de propiedad de organismos del Estado, Misiones Diplomáticas, organismos Internacionales y entidades que realizan Proyectos mediante Convenios Internacional.

f) Transporte Privado.- Es el que efectúan personas naturales o jurídicas, en vehículos de su propiedad, por su cuenta y riesgo.

g) Concesionario.- Persona natural o jurídico que obtiene autorización o permiso para efectuar servicios de transporte público

h) Autorización.- Acción de conceder autorización a una persona natural o jurídica en su condición de propietario de uno o varios vehículos automotores destinados al transporte de pasajeros y/o carga.

i) Permiso.- Autorización que otorgan los municipios por intermedio de sus Gobiernos Municipales, para la prestación de un servicio de Transporte Público Urbano

j) Pasajero.- Persona que utiliza un vehículo para trasladarse de un lugar a otro a cambio de una remuneración convenida o tarifa establecida.

k) Ruta.- Es el trayecto de una concesión, autorización o permiso para la prestación del servicio de transporte publico de acuerdo con las rutas diseñadas por los Municipios

l) Caducidad.- Terminación de una concesión autorización o permiso.

Para los efectos de una correcta interpretación y aplicación de la presente ley, los sujetos intervinientes deberán tomar en cuenta las definiciones que

antecedentes.

Artículo 5.- (Clasificación del Transporte de Servicio Público) Para fines de regulación de la presente ley, el servicio del auto transporte público es el siguiente:

- a) COLECTIVO.
- b) MICROBUS
- c) MINIBÚS
- d) CARRY
- e) RADIO TAXI
- f) TAXI
- g) TRUFI

Otras movilizaciones que previamente deberán ser evaluadas técnicamente por las instancias especializadas de las Alcaldías y el Organismo Operativo de Tránsito.

Artículo 6.- (El parque vehicular y líneas de servicio público) El parque automotor de las líneas de servicio público, para la prestación de servicio debe estar en perfectas condiciones de funcionamiento para lo cual debe contar con un sistema eléctrico y electrónico, llantas, luces internas y externas en perfectas condiciones.

Artículo 7.- (Elementos complementarios del servicio de transporte de servicio público) Los vehículos de servicios público debe obligatoriamente llevar elementos complementarios consistente en: el pintado de las movilizaciones con los colores que determinen los Municipios, deberá llevar letreros que identifiquen el número, la línea, el destino, los mismos que deberán ser

diseñados y proporcionados por los Gobiernos Municipales mediante sus Departamento Especializado

Artículo 8.- (El Control y cumplimiento coercitivo) El cumplimiento sobre el control de itinerarios, horarios, frecuencias, condiciones y confort y el número de pasajeros autorizado para cada tipo de vehículo estará a cargo del Organismo Operativo de Transito.

Ningún vehículo de transporte de servicio público podrá abandonar el servicio de transporte, tampoco podrá cambiar rutas, recorridos, sin previa autorización de las autoridades municipales mediante la Dirección de Tráfico y Vialidad.

Todo vehículo de Transporte Público Urbano, que abandone o cambie de rutas deberá ser procesado administrativamente por ante la Dirección de Trafico y Viabilidad, quien podrá dictar resolución administrativa disponiendo la suspensión provisional o definitiva de la movilidad y el conductor.

Artículo 9.- (Normas técnicas, operativas y de funcionalidad) El servicio de transporte de servicio publico deberá cumplir con las normas técnicas, operativas y de funcionalidad contenidas en el los reglamentos específicos.

Las movilidades que prestan servicio público deben tener las siguientes características:

1. Las movilidades deben llevar pasajeros de acuerdo a su capacidad, debiendo viajar cómodamente sentados
2. La Potencia de motor no deberá ser menor a 1600 cc. para vehículos que ingresen a servicio público.

3. El modelo no deberá exceder de los cinco años anteriores a la fecha de presentación de la solicitud
4. Los vehículos deben estar en perfectas condiciones de funcionamiento mecánico y confort.
5. Carrocería, vidrios laterales, parabrisas delantero y trasero, luces interiores y exteriores en normal funcionamiento.
6. Utilizar plaqueta interior de identificación con el número de la placa del vehículo.

Artículo 10.- (Servicio de Cargas) El servicio público de carga esta compuesto por camiones, camionetas, furgonetas de carga, repartidores de mercaderías, productos alimenticios, bebidas, refrescos, cisternas, quienes deben cumplir los siguientes requisitos:

- a) La capacidad debe ser pintada en la carrocería de manera visible.
- b) Debe llevar los letreros identificativos de transporte urbano y de servicio de carga.
- c) Los vehículos de transporte de alimentos sin envase deben obligatoriamente contar con compartimientos especiales, forrados con planchas de zinc.
- d) Los vehículos que transportan materiales de construcción y escombros, deberán ser camiones volquetas.
- e) Camiones cisternas y vehículos de gran capacidad de carga solo podrán circular en interior del centro urbano a partir de horas 21 00 a 06: 00 a.m.

f) Los vehículos repartidores de productos se someterán al horario establecido en la tarjeta de operaciones, no pudiendo desarrollar actividades fuera de las horas establecidas

Artículo 11.- (Concesiones) La otorgación de concesiones a los Servicios de Transporte Público Urbano, se efectuará mediante “Licitación Pública”, cuya convocatoria estará dirigida a los interesados en prestar estos servicios en las distintas modalidades de Transporte Urbano, a cargo de la Dirección de Tráfico y Viabilidad del Gobierno Municipal, convocando por el tiempo de 3 años previa evaluación.

✚ Líneas de Buses

✚ Líneas de Microbuses

✚ Líneas de Minibuses

✚ Líneas de Trúfis

✚ Líneas de Radio Taxis

✚ Líneas de Taxífono

✚ Líneas de Taxis de Ruta Libre

✚ Líneas de transporte de carga, mudanzas, materiales de construcción, repartidores de productos alimenticios, refrescos, bebidas y otros.

En la convocatoria pública por un medio de prensa escrita se establecerá los requisitos para cada línea, la misma que contemplara el siguiente:

- a) Ruta de recorrido
- b) Ubicación de Terminales
- c) Fijación de paradas intermedias
- d) Parque vehicular mínimo y máximo para cada una de las modalidades
- e) Horarios y frecuencias establecidas de acuerdo a los requerimientos vecinales
- f) Capacidad de asientos para cada una de las modalidades.
- g) Potencia de tracción para cada modalidad (cilindrada del motor)
- h) Requisitos generales y especiales para cada modalidad

Artículo 12.- (Evaluación) La personas naturales o jurídicas que presenten sus propuestas serán evaluadas por la Comisión Técnica dependiente de la Dirección de Tráfico y Vialidad, con cuyo resultado se emitirá resolución aceptando o rechazando la concesiones para la explotación de estos servicios.

Los concesionarios de los servicios de transporte público urbano suscribirán compromisos, declaraciones juradas y boletas de garantías de conformidad al reglamento específico.

La creación de nuevas líneas, modificación de itinerarios, ubicación de terminales, horarios, frecuencias, tiempo de recorrido totales o parciales, así como el incremento del parque vehicular de cada una de las líneas, serán

considerados previa evaluación de las necesidades de los usuarios y transportistas.

Artículo 13.- (La interrupción del servicio publico) La interrupción de un servicio o línea concedida, por causas ajenas a la voluntad del o de los concesionarios, deberá ser comunicada en forma inmediata y por escrito a la Dirección de Sistemas Viales, para los registros correspondientes. El o los concesionarios que dejen de prestar servicios totales o parciales, sin dar el aviso respectivo, serán procesados administrativamente y no podrán solicitar la otorgación de una nueva línea.

G

Artículo 14.- (Normas obligatorias del servicio público) La prestación de servicio tendrán normas de cumplimiento obligatorio, que se regirán de acuerdo a las siguientes normas:

- a) Cumplimiento de horarios.
- b) Frecuencias.
- c) Parque vehicular.
- d) Condiciones técnicas de los mismos para garantizar la seguridad vial.

Artículo 15.- (Suspensiones) El o los concesionarios que incumplan estas normas serán pasibles a la suspensión temporal o definitiva de acuerdo a la gravedad de las infracciones. En el caso de incumplimiento de los horarios, que perjudiquen la normal actividad de los usuarios y vecinos de las diferentes zonas urbanas serán pasibles a:

1. Amonestación
2. Suspensión Temporal
3. Suspensión definitiva.

En este último caso se autorizara la concesión a otra organización de transporte que merezca mayor confiabilidad. Las frecuencias estarán ligadas a la distancia

del recorrido y del parque de vehículos registrado para cada una de las líneas, frecuencias que deben ser cumplidas en forma puntual. Las reclamaciones y comprobación de esta infracción, dará lugar a la acción punitiva que corresponda.

Artículo 16.- (Control Social) Para fines de fiscalización y por disposición de la presente ley se creara la Inspectoría encargada de efectuar el control social sobre la actividad del auto transporte de servicio publico, el mismo que deberá ser designado por los Honorables Consejos Municipales de una nomina presentada por las Juntas vecinales.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA. (Reglamentación).- El Poder Ejecutivo deberá elaborar los reglamentos previstos en esta Ley, dentro de los noventa días siguientes a su publicación

Remítase al Poder Ejecutivo para fines Constitucionales Sala de Sesiones del Honorable Congreso Nacional.

La Paz, 2009

BIBLIOGRAFÍA

-  **DRA. MARQUEZ MORENO SUSSEL NATIVIDAD**
"Guía de Procedimientos del Organismo Operativo de Tránsito".

-  **CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO**
" Ley de 2 de febrero de 1967".

-  **DERMIZAKY PEREDO, PABLO**
"Derecho Administrativo" Tercera Edición"

-  **OSSORIO, MANUEL**
"Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales".

-  **OMEBA**
"Enciclopedia Jurídica Tomo III"

 **LEY DE MUNICIPALIDADES**
” Ley No. 2028 de 28 de octubre de 1999”.

 **REGLAMENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO**
” Resolución Suprema N° 187444 de 8 de Junio de 1978”.

 **LEY ORGÁNICA DE LA POLICÍA NACIONAL**
“Ley de 8 de Abril de 1985”.

ANEXOS