

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
CARRERA DE CONTADURIA PÚBLICA

INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN DE CIENCIAS CONTABLES, FINANCIERAS Y
AUDITORIA
UNIDAD DE POSTGRADO



“MONOGRAFÍA”

DIPLOMADO EN TRIBUTACIÓN

TEMA: PROPUESTA DE MECANISMOS DE TASA
MUNICIPAL PARA PARQUEOS VEHICULARES EN VÍA
PÚBLICA DE LA CIUDAD DE LA PAZ

Postulante: Ana Isabel Segales Mendoza

Docente: Lic. Esteban Salinas Alavi

La Paz, Bolivia
2018

DEDICATORIA

A mis padres, quienes desde mi infancia me dieron su comprensión, consejos, confianza y cariño incondicionalmente. Brindándome su apoyo constante para lograr mis metas y proyectos en mi vida profesional. Y por haberme permitido ser parte de este diplomado, logrando uno de mis objetivos de mi vida.

AGRADECIMIENTOS

A Dios por darme salud, comprensión y sabiduría; guiándome siempre por el camino correcto.

Así como también a mis docentes por darme conocimiento intelectual y humano, con pautas necesarias para mi vida profesional. Y al licenciado Esteban Salinas quien con su conocimiento desinteresado y con paciencia, me guió y orientó durante el trayecto de mi monografía.

ÍNDICE DE CONTENIDO

CARÁTULA	i
DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTOS.....	iii
ÍNDICE DE CONTENIDO	iv
ÍNDICE DE TABLAS	vii
CONTENIDO DE ANEXOS	viii
RESUMEN.....	ix
1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
2.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	4
3. OBJETIVOS.....	4
3.1 OBJETIVO GENERAL	4
3.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	5
4. JUSTIFICACIÓN.....	5
4.1 JUSTIFICACIÓN METODOLÓGICA	5
4.2 JUSTIFICACIÓN ACADÉMICA	6
4.3 JUSTIFICACIÓN PRÁCTICA.....	7
5. MARCO TEÓRICO – CONCEPTUAL.....	8
5.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO.....	8
5.2 CÓDIGO TRIBUTARIO	8
5.2.1 Principio de Legalidad	9

5.3 LEYES MUNICIPALES.....	9
5.3.1 Ley 154 del Gobierno Autónomo Municipal – GAM –.....	10
5.3.2 Ley 482 del Gobierno Autónomo Municipal – GAM -	10
5.3.3 Ley 031 Marco de Autonomías y Descentralización	11
5.4 TRIBUTOS	11
5.5 IMPUESTO.....	11
5.6 TASA.....	12
5.7 ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA MUNICIPAL.....	13
5.7.1 Tasas Municipales.....	13
5.7.2 Patentes Municipales.....	14
5.7.3 Contribuciones especiales	15
5.8 FACTURA	15
5.9 PARQUÍMETROS.....	16
5.10 PARQUEO	17
5.11 VEHÍCULOS.....	17
5.12 MECANISMOS DE ESTACIONAMIENTO	17
5.13 VÍA PÚBLICA	18
5.14 REFERENCIAS Y VISUALIZACIONES INTERNACIONALES	18
5.14.1 Bogotá.....	18
5.14.2 México	19
5.14.3 Argentina.....	21
5.14.4 Perú	22
6. MARCO METODOLÓGICO	23
6.1 ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN.....	23
6.2 TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	24

6.3 DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	24
6.4 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN	25
6.5 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN	25
7. MARCO PRÁCTICO – DESARROLLO DE LA PROPUESTA.....	26
7.1 PROPÓSITO DE LA ACCIÓN TRANSFORMADORA – DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES	27
7.1.1 Analizar los procedimientos de la ley o resoluciones sobre la actividad de estacionamiento vehicular en vía pública.....	28
7.1.2 Identificar de la tarifa de cobro por el servicio otorgado hacia la ciudadanía	29
7.1.3 Diseño de un plan de la estructura geográfica, de ubicación de espacios públicos para parqueos vehiculares	31
7.1.4 Dar información a la población respecto a los nuevos mecanismos de parqueo vehicular	33
8. CONCLUSIONES.....	35
9. RECOMENDACIONES	35
REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA.....	37
ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Propuesta de acción estratégica y transformadora.....	27
Tabla 2. Tarifa de estacionamiento vehicular	29
Tabla 3. La nueva tarifa (Tasa Municipal)	30
Tabla 4. Clasificación de los espacios de parqueo.....	31
Tabla 5. Plan Estructural de espacios de vehículos	32
Tabla 6. Parque Automotor según el tipo de servicio.....	33

CONTENIDO DE ANEXOS

ANEXO 1. ESTACIONAMIENTO CON PARQUIMETROS - BOGOTÁ

ANEXO 2. ESTACIONAMIENTO CON PARQUIMETROS - MÉXICO

ANEXO 3. ESTACIONAMIENTOS CON PARQUIMETROS - ARGENTINA

ANEXO 4. ESTACIONAMIENTO RIVERA NAVARRETE - PERÚ

ANEXO 5. APLICACIÓN DESDE EL CELULAR

ANEXO 6. PROGRAMA PILOTO PARA PARQUEOS ZONA SOPOCACHI

ANEXO 7. PROGRAMA PILOTO PARA PARQUEOS ZONA OBRAJES

ANEXO 8. PROGRAMA PILOTO DE PARQUEO - ESPACIO ZONA OBRAJES

ANEXO 9. PROGRAMA PILOTO DE PARQUEO ZONA CALACOTO

ANEXO 10. MECANISMO DIGITAL PARA EL COBRO DE TASA MUNICIPAL

ANEXO 11. MANEJO DE LA APLICACIÓN DESDE EL CELULAR

ANEXO 12. LEY MUNICIPAL AUTONÓMICA N° 015

ANEXO 13. REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE LA PAZ

ANEXO 14. LEY MUNICIPAL AUTONÓMICA DE ESTACIONAMIENTO TEMPORAL
Y EXCEPCIONAL DE VEHÍCULOS N°046

RESUMEN

Mediante este trabajo investigativo se pretende realizar una solución, el cual nos permite desarrollar nuestra estrategia planeada, para eso se analizó la situación que está orientado a brindar un servicio de estacionamientos o parqueos vehiculares a las personas que residan o circulan por toda la ciudad, implementando mecanismos de control por el cobro de una tasa municipal autorizada.

Estos mecanismos tienen como finalidad de mejorar el servicio de parqueos vehiculares, ofreciendo calidad, seguridad, confort, reduciendo espacios innecesarios y maximizando la utilización en los espacios establecidos para los vehículos y motocicletas.

Del mismo modo esta propuesta da una solución a la ciudadanía pudiendo así realizar sus diferentes actividades cotidianas: gestiones en las entidades públicas, compra de bienes en zonas comerciales, acceder a los sistemas de salud y movilizarse a los lugares de trabajo y estudio.

Sin embargo, la mayoría de la ciudadanía se ha visto molesta en algún momento por el mal uso de la vía pública por el estacionamiento de vehículos o motocicletas en áreas restringidas, ya que estas ocupan un espacio inadecuado perjudicando la circulación de los vehículos, incluso se estacionan a la altura de un garaje privado, sin pagar un tarifario. Por esta razón, la situación fue observada por las autoridades competentes; sin embargo, no existe una reglamentación que indique cual era el tratamiento de pago o sanción que debe aplicarse.

Entonces, podemos mencionar de manera general que los estacionamientos de nuestro país no cuentan con un buen mecanismo de control del pago de una tarifa (tasa municipal), incluso ni siquiera se utiliza en todas las ciudades. A si mismo también los centros comerciales tienen estacionamientos de gran capacidad, pero con el mismo problema que no tienen un buen mecanismo de control de los parqueos.

Entonces volviendo a mencionar el problema, surge de la necesidad de proponer a las autoridades superiores un mecanismo de pago de tasa municipal tecnológico para el contribuyente y el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz – GAMLP -; para así evitar el caos vehicular, y mejorar el servicio dando una gran tranquilidad a la ciudadanía.

PROPUESTA DE MECANISMO DE TASA MUNICIPAL PARA PARQUEOS VEHICULARES EN VÍA PÚBLICA DE LA CIUDAD DE LA PAZ

1. INTRODUCCIÓN

Para una ciudad es fundamental tener un lugar donde estacionarse, por ello nace la idea de crear un mecanismo de tasa municipal para parqueos en la ciudad de La Paz, que surgió por la necesidad de un espacio para estacionarse, ya que en la actualidad el congestionamiento vehicular en la ciudad es alta, más aún en horas pico y demostrando que cada día salen con mayor frecuencia con sus vehículos sea particular o público.

Sin embargo las autoridades analizaron esta situación sobre el problema creando un servicio sobre los estacionamientos de vehículos en vía pública, pagando una tarifa. Pero al observar e investigar el servicio se dedujo que no tienen un buen control sobre el cobro de esa tarifa.

Por este motivo con esta investigación se pretende dar la implementación de diferentes mecanismos de tasa municipal para un mejor control y administración de los espacios para el servicio de parqueos vehiculares; consiguiendo que sea de gran importancia para nuestro país, especialmente para nuestras ciudades, ya que tomando en cuenta que el dinero por el cobro de la tarifa está destinado a la alcaldía de cada ciudad, los cuales deben ser administrados eficientemente, porque se ha hizo necesario en proponer la propuesta para el servicio de parqueo, debido a la gran demanda de la población.

Por otro lado esta investigación hará referente a diferentes conceptos identificando la estrategia planteada, con la utilización de nuevas tecnologías para mejorar el proceso, en tanto siendo una realidad que abre la posibilidad para innovar nuevos mecanismos. Realizando en este sentido, un estudio técnico que permite determinar la logística y control de los espacios públicos.

El uso de un parqueo público en nuestro país fue siempre una necesidad desde hace años siendo gratuito, pero a partir de que año tras año esto va actualizándose, llevando a cabo que se introduzca nuevos mecanismos para este servicio; mencionando uno de ellos como ser los parquímetros que son aparatos ubicados en cada espacio designado con un tarifa (tasa municipal) que se introduce, con un tiempo establecido.

Por otra parte, con el avance tecnológico que existe podemos mencionar el pago de la tasa municipal mediante una App desde el teléfono celular, con solo registrar el vehículo podrás pagar después, dentro de un tiempo establecido en cualquier entidad financiera.

Tras analizando el trabajo que va dirigido hacia la municipalidad de la ciudad de La Paz, por proponer un nuevo mecanismo de control de parqueos vehiculares y tras modificar la tasa municipal, importe que está señalado en la factura otorgado por el Alcaldía de La Paz.

Será difícil aseverar si el mecanismo señalado será exitoso o no, pero con las futuras políticas referentes a la municipalidad habrá un ordenamiento de todos los habitantes de nuestra ciudad. Pero brindando información y conocimiento a todos los ciudadanos y los que les interesen por esta nueva propuesta otorgando facilidad y comodidad a la población.

Por ello el plantear un nuevo mecanismo efectivamente para el uso de los parqueos se podrá mejorar y controlar el cobro de la tasa municipal, así generando mayor facilidad en el movimiento del espacio de estacionamiento. E ignorando el congestionamiento vehicular que día tras día nos invade.

Esta propuesta no es considerada un privilegio, sino un pan alternativo al cual recurrir para dar una mejor vida a los ciudadanos de La Paz, pero así también siendo una de las 7 ciudades maravillas del mundo, dar una buena impresión los extranjeros que vienen como visitantes, por trabajo o simplemente turismo; así brindando una agradable imagen a la ciudad.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Actualmente en las ciudades de nuestro país el congestionamiento vehicular se ve a diario por las calles o avenidas principales, siendo el tráfico uno de los problemas más cotidianos que existe y una preocupación más para los ciudadanos, que transportan ya sea en un vehículo público o particular. Hasta el momento, por medios de estudios las autoridades superiores no pudieron plantear una solución a este problema.

Del mismo modo, en nuestra ciudad de La Paz no contamos con un buen control sobre el uso de la vía pública de vehículos o motocicletas, ya que usadas como estacionamiento gratuito; a pesar de ser una de las principales ciudades, que es considerada con un gran número de vehículos, que van atravesando el uso de la vía pública por la actividad de estacionamiento de transporte, porque una gran mayoría sale a su trabajo con sus vehículos o motocicletas siendo su medio de transporte, pero llegado al momento cuando no encuentran un espacio en los parqueos particulares, les lleva a recurrir a la vía pública y como dijimos anteriormente al no cobrar por el servicio no se tiene un buen control.

Pero en la actualidad las autoridades superiores como el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz – GAMLP -, buscaron dar solución a esta problema elaborando la implementación de una tarifa, de modo que crearon una ley municipal donde define los parámetros para el uso de la vía pública, así mismo mediante reglamentos, multas o sanciones económicas no afirman que estén haciendo un buen uso de la tarifa establecida, dándole a la ciudadanía una preocupación y molestia por las disposiciones establecidas de ese cobro del servicio.

Si bien existe una Ley, no significa que está claramente entendible respecto al uso del estacionamiento, pero existen otros parámetros donde podemos tener más información como ser el Reglamento del Código Nacional de Transito – RCNT -, donde menciona: “las prohibiciones al estacionamiento en lugares prohibidos de señalizaciones oficiales, en garajes particulares o en las inmediaciones de las calles principales, esto es con la finalidad de mejorar el flujo vehicular que se generan en las horas pico” (Art. 127).

A esto se suma el Instituto Nacional de Estadística – INE -, donde podemos ver los resultados y registros mediante el último Censo realizado, para identificar el volumen del parqueo automotor y así analizando el estado de servicio público.

A su vez podemos incluir que los vehículos estacionados en las calles y avenidas son multados o engrampados por agentes de tránsito: sin embargo, el cobro de dicha multa, están direccionadas al Gobierno y no al municipio; a pesar de que el perjuicio y caos es responsabilidad del municipio y sus habitantes.

2.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Por la existencia de un desorden vial de un gran número de vehículos o motocicletas, identificamos el crecimiento del parque automotor, con la existencia de parqueos vehiculares en la ciudad de La Paz y logrando identificar un perjuicio de los vehículos que se estacionan en las aceras, ocasionando a los peatones que circulan por las mismas un enojo y frustración. De manera que se realizará un procedimiento de pago hacia el espacio utilizado por el vehículo.

Por esta razón surge la siguiente pregunta:

¿De qué manera beneficiará la implementación de una tasa municipal a los contribuyentes por el uso del servicio, mediante un mecanismo de pago para los parqueos de vehículos en vía pública de la ciudad de La Paz?

3. OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

Proponer una tasa municipal para parqueos de vehículos y motocicletas, mediante la aplicación de un mecanismo de pago, para mejorar el control del cobro tarifario hacia los contribuyentes por la utilización de la vía pública en la ciudad de La Paz.

3.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar la manera en que se realizó los procedimientos del estacionamiento vehicular en la ciudad de La Paz.
- Identificar el tipo de tarifa de cobro, del servicio prestado en parqueos vehiculares en la vía pública.
- Señalar las espacios públicos establecidos de la ciudad La Paz, para así asignar la tasa municipal para los parqueos de vehículos.
- Concienciar a la población respecto al cumplimiento y nuevos mecanismos de cobro de tasa municipal hacia el uso del servicio de parqueo de vehículos.

4. JUSTIFICACIÓN

Con el conocimiento del problema a solucionar, el justificativo a desarrollar para el trabajo investigativo se identificará mediante tres aspectos: metodológico, académico y práctico.

4.1 JUSTIFICACIÓN METODOLÓGICA

La justificación utilizada para el desarrollo del trabajo investigativo, se caracteriza por un análisis comparativo para poder validar así la información recolectada con las leyes, una de ellas es la Ley Municipal Autónoma N°015, llamada Ley Municipal de Transporte y Transito Urbano o reglamentos como ser el Reglamento de Código Nacional de Transito ya establecidas, también podemos decir que es de carácter deductivo, porque llega siendo predicción de una propuesta mediante que validen la estrategia del problema.

Así mismo se identifica la problemática mediante la observación de la realidad sobre la mala aplicación de los procedimientos de cobro tarifario de parqueos vehiculares, para esta exponemos las razones por las cuales se realizará un análisis sobre un enfoque cualitativo de los diferentes mecanismos para minimizar el caos vehicular por culpa de vehículos estacionados en la ciudad de La Paz y la falta de organización.

Del mismo modo el problema identificado de la presente investigación, se enfocará en proponer nuevos mecanismos de tasa municipal para aplicar al uso de vía pública de parqueos

vehiculares, ya que debido a la gran necesidad de los ciudadanos se podría implementar diferentes mecanismos, como ser los parquímetros o llamados estacionómetros.

Por lo tanto, Crisólogo B.I.B. (2008 p.17) “Los estacionómetros, son accionados con monedas, que permiten echar a andar el reloj interno (...), sin embargo muchas personas pueden volver a insertar monedas al aparato para seguir usando el servicio de estacionamiento”

Efectivamente aplicando este mecanismo para el uso de los parqueos se podrá mejorar y controlar el cobro de la tasa municipal, así generando mayor facilidad en el movimiento del espacio de estacionamiento.

4.2 JUSTIFICACIÓN ACADÉMICA

La unidad de postgrado de contaduría pública de la Universidad Mayor de San Andrés, exige la elaboración de un trabajo de investigación, para justificar el fruto de desarrollo de los conocimientos adquiridos en los diferentes módulos durante el programa del Diplomado en Tributación y así poder ejecutarlo con la práctica.

Se puede señalar también que en este diplomado nos facilitará las herramientas de trabajo, empleando diferentes estrategias de acuerdo a la especialidad, el presente trabajo de investigación es un aporte de conocimiento a la formación profesional del investigador, así mismo aportando a la casa de estudios de la Universidad Mayor de San Andrés, como también a la sociedad.

Para cumplir con el objetivo señalado se deberá acudir a las Leyes Municipales de La Paz, Normativas, Resoluciones y Artículos como soporte para el desarrollo teórico conceptual, así pretendiendo proponer una tasa municipal mediante un mecanismo de pago, para tener un mejor control al problema expuesto anteriormente.

Sin embargo, el desarrollo de este mecanismo requiere de datos investigados sobre los parqueos vehiculares, porque al surgir de esa necesidad ciudadana para parqueo vehicular, será la raíz del crecimiento de una mayoría de contribuyentes que dependan de ese uso.

Por esta razón, la importancia de este trabajo investigativo es identificar la tarifa de pago para así aplicar en los mecanismos propuestos, pero poco conocidos por la ciudadanía. Con esta implementación pretendo que haya un mejor control en el servicio de los parqueos.

De modo que, al realizar todo este procedimiento se logrará mostrar los conocimientos adquiridos a las futuras generaciones de investigadores, que podrán seguir proponiendo nuevas alternativas para seguir mejorando el problema encontrado. Tomando en cuenta que las grandes ciudades del mundo cuentan con diferentes mecanismos hacia el uso de parqueos vehiculares, debido al número de vehículos y su densidad poblacional.

4.3 JUSTIFICACIÓN PRÁCTICA

De acuerdo con los objetivos de estudio, el resultado que se obtendrá será las soluciones concretas al problema que inciden en la ciudad de La Paz. De igual modo podrá facilitar a la ciudadanía con la comodidad y un buen control al pago de una tarifa (tasa municipal) que se realizará por el servicio proporcionado.

Del mismo modo, tales resultados como la propuesta del trabajo de investigación será una solución al problema tanto económica, social y administrativamente; ya que por la incorporación de parquímetros que estarán ubicadas en cada espacio, en el mismo lugar podrán insertar la tarifa asignada de acuerdo al tiempo que se quedarán, teniendo su respaldo del pago mediante una boleta que será como una factura

Otro mecanismo sería mediante un pago digital de una aplicación desde el teléfono celular, donde podrá registrar su vehículo y así teniendo un plazo para poder utilizar esa opción, deberá pagar a cualquier entidad financiera el monto correspondiente, del tal forma proporcionándole su respectiva factura boleta.

A si mismo estos mecanismos al tener sus ventajas, también tiene sus desventajas que son las multas, sanciones e incluso el remolcamiento del vehículo por el Gobierno Autónomo Municipal por no pagar la tasa municipal.

También se tendrá la posibilidad de proponer cambios en las reglamentaciones o procedimientos que regulan las actividades en el GAMLP como el cobro de tarifa de parqueo, las

multas; si proponemos e indagamos este trabajo de investigación los mecanismos mencionados anteriormente podrán ser ejecutados por las leyes, normas y resoluciones para enriquecer el mismo, estableciendo lineamientos específicos acerca de la tarifa de tasa municipal.

5. MARCO TEÓRICO – CONCEPTUAL

5.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

Para crear un tributo, debemos tener información sobre las diferentes disposiciones que explican de cómo puede ser creado un tributo ya sea de mayor o menor jerarquía.

La Constitución Política del Estado – CPE -, establece un marco legal que tiene como parte el Régimen Tributario Municipal – RTM -, donde menciona como están establecido los tributos el cual se identifica en los siguientes artículos:

- Según Art. 302: Establece como competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales, en su jurisdicción, la creación y administración de impuestos de carácter municipal.
- Según Art. 323: La política fiscal se basa en los principios de capacidad económica, igualdad y progresividad, proporcionalidad, transferencia, universalidad, control, sencillez administrativa y capacidad recaudatoria.

Entonces podemos decir que para que nuestra propuesta se evaluada, tendremos que tomar en cuenta lo que mencionan la CPE, porque teniendo conocimiento sobre cómo se crea un tasa municipal, podremos justificar nuestro problema encontrado.

5.2 CÓDIGO TRIBUTARIO

La Ley 2492 más conocida como Código Tributario Boliviano, son Leyes Orgánicas que regulan las relaciones jurídicas entre administración tributaria y contribuyente. Es un conjunto de disposiciones sustantivas, siendo instrumentos que sirven para crear, aplicar y recaudar los tributos, para efectos económicos de mucha importancia.

Según el Código Tributario Boliviano (Ley 2492), menciona “Que las disposiciones de este código establecen los principios, instituciones, procedimientos y las normas fundamentales que

regulan el régimen jurídico del Sistema Tributario Boliviano y son aplicables a todos los tributos de carácter nacional, departamental, municipal y universitario”. (Art 1)

Según el Decreto Supremo N°27310 (9/01/2004), menciona:

“En caso de tributos municipales, la publicación de las Ordenanzas Municipales de tasas y patentes se realizará juntamente con la Resolución Senatorial respectiva. Tanto ésta como las normas reglamentarias administrativas, podrán publicarse en un medio de prensa de circulación nacional o local y en los que no existiera, se difundirán a través de otros medios de comunicación locales”. (Art. 2)

Entonces se puede decir, que para la aplicación de la tasa municipal, podemos tomar en cuenta toda la información mediante el Código Tributario Boliviano, ya que es la base para realizar la aplicación de un tributo, pero es más referente a la aplicación de los impuestos nacionales, pero si nos ayudará para una tasa municipal.

El Código Tributario no se constituye una herramienta, cuya finalidad sea el aumento de las recaudaciones. Es el marco jurídico básico sobre el cual deben basarse las políticas públicas de la administración tributaria que tiendan al aumento del pago de los tributos para la correspondiente realización de los gastos.

5.2.1 Principio de Legalidad

El Principio de Legalidad menciona que solo la Ley puede crear tributos, por lo cual mencionaremos sus tres principales objetivos, según CTB: “Que la potestad tributaria se ejercida por su legítimo titular, lograr un justo reparto de cargas públicas y garantizar que la recaudación se realice dentro de los límites que la ley establece”

5.3 LEYES MUNICIPALES

Las Leyes establecen normas específicamente para el Gobierno Autónomo Municipal, estas responden a las necesidades de los habitantes.

Regla o norma establecida por una autoridad superior para regular, de acuerdo con la justicia, algún aspecto de las relaciones sociales. Según Pandoja, R. (1994 p.9), “Las municipalidades son

corporaciones de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya finalidad es satisfacer las necesidades de la comunidad local (...)”.

La Ley en este sentido, puede referirse a la norma jurídica dictada por una autoridad competente, generalmente un legislador, donde se ordena o prohíbe algo de acuerdo con la justicia y para el bien de los ciudadanos. Según Andrés Bello, la ley es “una declaración de la voluntad soberana que, manifestada en la forma prescrita por la Constitución, manda, prohíbe o permite”

5.3.1 Ley 154 del Gobierno Autónomo Municipal – GAM –

Tras investigar en esta Ley dentro de la sección III, sobre Impuestos de Dominio Municipal. Según el Art. 8, los gobiernos municipales podrán crear impuestos que tengan los siguientes hechos generadores:

- a. La propiedad de bienes inmuebles urbanos y rurales, con las limitaciones establecidas en la CPE en los párrafos II y III del Art. 394, que excluyen del pago de impuestos a la pequeña propiedad agraria y la propiedad comunitaria o colectiva con los bienes inmuebles que se encuentren en ellas.
- b. La propiedad de vehículos automotores terrestres
- c. La transferencia onerosa de inmuebles y vehículos automotores por personas que no tengan por giro de negocio esta actividad, ni la realizada por empresas unipersonales y sociedades con actividad comercial.

5.3.2 Ley 482 del Gobierno Autónomo Municipal – GAM -

Según su Art. 16, numeral 18 Atribuciones del Consejo Municipal, menciona “Aprobar, modificar o suprimir mediante Ley Municipal, las tasas y patentes a la actividad económica y contribuciones especiales de carácter Municipal”

Según su Art. 16, numeral 19 Atribuciones del Consejo Municipal, menciona “A propuesta del órgano Ejecutivo Municipal, aprobar, modificar o suprimir mediante Ley Municipal, los impuestos de dominio exclusivo del GAM de conformidad con el Art. 323 de la CPE, la

Disposición Adicional Primera Segunda d la Ley N°031 Marco de Impuestos de Dominio de los Gobiernos Autónomos y el CTB”.

5.3.3 Ley 031 Marco de Autonomías y Descentralización

Establece en su disposición adicional en la creación, modificación o anulación del Tributo Municipal en entidades autónomas será aprobada por su órgano legislativo (Consejo Municipal).

5.4 TRIBUTOS

Son obligaciones en dinero, ejerciendo su poder del imperio como como objeto impone obtener recursos para el cumplimiento de sus fines, en virtud de la ley.

Según García, C. V. (1997), menciona “El tributo es toda prestación obligatoria en dinero o en especie, que el estado exige en ejercicio de su poder de imperio, en virtud a una ley”.

Según Giuliani, F. (1987 p.309), menciona “El tributo como una prestación, comúnmente en dinero, exigida por el Estado en virtud de su poder de imperio y que da lugar a relaciones jurídicas de derecho público”

Entonces podemos decir que el tributo ha sido objeto de diversos estudios con otras tantas definiciones para llegar al punto de porque la creación de estos tributos.

5.5 IMPUESTO

Los impuestos son instrumentos fiscales de importancia con el que cuenta el Estado y las entidades administrativas para promover el desarrollo económico, sobre todo porque a través de estos pueden influir en los niveles de asignación del ingreso entre la población.

Según la Ley 2492 – Código Tributario Boliviano (02/08/2003), Impuesto es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador una situación prevista por Ley, independiente de toda actividad estatal relativa al contribuyente. (Art. 10)

Según Gardey (2008), menciona: “El impuesto hace referencia al tributo que es establece y se pide según sea la capacidad financiera de aquellos que no están exentos de abonarlo. Tiene la particularidad de no basarse en una contraprestación determinada o directa por parte de quien lo reclama. Su objeto es financiar los gastos del acreedor que generalmente es el Estado.”

Son tributos en dinero que cada persona, familia o empresa debe pagar al Estado para costear las necesidades colectivas, contribuyendo así con una parte de ingresos.

5.5.1 Impuestos Municipales

Los impuestos municipales son desarrollados por los propios municipios en sus ordenanzas y no involucrarse el poder nacional en las regulaciones tributarias locales, así mismo los municipios generan recursos económicos, permitiéndoles prestar el servicio de dominio público, ya que estos no pueden ser administrados por el poder central; De tal manera que los municipios ejercen sus roles que le han sido atribuidas mediante leyes como garantía de su rol como Autonomía Municipal.

5.6 TASA

Tributo establecido por ley, cuya obligación tiene como hecho generador una actividad estatal de la prestación efectiva de servicio público individualizada en el contribuyente, su producto no debe tener un destino ajeno al servicio que constituye el presupuesto de la obligación.

Según la Ley 2492 – Código Tributario Boliviano (02/08/2003) en el capítulo II, los tributos artículo 11(Tasa) indica:

Las tasas son tributos, cuyo hecho generador consiste en la presentación de servicio o la realización de actividades sujetas a normas de Derecho Público individualizadas en el sujeto pasivo, cuando ocurran las siguientes circunstancias:

- Que dichos servicios y actividades sean de solicitud o recepción obligatoria por los administrativos.
- Que para los mismos, este establecida su reserva a favor del sector público por referirse a las manifestaciones del ejercicio de autoridad.

No es tasa, el pago que recibe por un servicio de origen contractual a la contra prestación recibida del usuario en pago de servicios no inherentes al Estado

La recaudación por el cobro de tasas no debe tener un destino ajeno al servicio o actividad que constituye la causa de la obligación.

El no cumplir con estos requisitos desvirtúa el cobro de la tasa y se puede constituir a otro tributo. Que la noción de la tasa conceptúa que su hecho generador de un servicio o actividad que realiza, sea vinculado al pago.

5.7 ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA MUNICIPAL

Para la Administración Tributaria Municipal, tiene los diferentes caracteres de los Ingresos Municipales. Según Terán, C. (2007 p. 17-19), podemos mencionar los siguientes componentes:

5.7.1 Tasas Municipales

La liquidación de las tasas está establecida en el marco de las normas tributarias ya descritas y establecidas en las siguientes técnicas para su aplicación:

- a. Hecho Imponible: prestación efectiva de un servicio público municipal individualizado en el contribuyente, cuando dichos servicios sean de solicitud o recepción obligatoria por los administrados y esté establecida su reserva a favor del sector público, por referirse a la manifestación del ejercicio de autoridad.
- b. Sujeto Imponible: el sujeto pasivo al tributo son personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, con o sin personería jurídica que son usuarios o beneficiarios de los servicios municipales.
- c. Base Imponible: está constituida por el costo del servicio, su mantenimiento, recepción y mejoramiento.
- d. Alícuota o Arancel: son para los diferentes servicios, se definen y actualizan, con la aprobación del Senado Nacional, de manera prácticamente anual según el tipo y categorías establecidas en cada servicio y en cada municipalidad. El arancel de manera automática, considerando la variación de la Unidad de Fomento a la Vivienda, establecida por el Banco Central de Bolivia para la gestión correspondiente.

- e. Extensiones: generalmente se prohíben extensiones para las tasas municipales, estableciendo reglas que las exenciones deben ser tramitadas con un mes de anticipación a la realización de la actividad. Y algunas especiales definidas y aprobadas por cada Gobierno Municipal, como la excepción de algunas tasas a beneméritos o jubilados, niños y tercera edad, colegios y personas con discapacidad

Del mismo modo también mencionaremos las condiciones para el establecimiento de tasas municipales, mediante la elaboración de un estudio técnico que contenga:

- a. Establecimiento de los costó generales sobre la base del información histórica, estableciendo los costos directos e indirectos, fijos y variables.
- b. Estimación de la cantidad de usuarios de cada servicio.
- c. Determinación de la inversión donde se considere la adquisición de activos necesarios para la prestación del servicio, incluso de la depreciación dentro del costo del servicio.
- d. Determinación del costo unitario en indirecta relación al costo de servicio que constituye la causa de la obligación
- e. A partir del comportamiento histórico de los costos, utilizando varias herramientas estadísticas, proyecciones del nivel de ingresos y de egresos.
- f. Con la información del flujo financiero, y la determinación del valor actual neto, que permite demostrar la sostenibilidad del servicio en el tiempo.

5.7.2 Patentes Municipales

Los ingresos municipales son de carácter tributario y no tributario, estos impuestos tributarios se consideran en la aplicación:

- a. Hecho Imponible: son tributos cuya obligación tiene como hecho generador el uso o aprovechamiento de bienes de dominio público y la autorización para la realización de actividades económicas, que le municipio exige con el objeto de obtener recursos para el cumplimiento de sus fines.
- b. Sujeto Imponible: personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, con o sin personaría jurídica que realicen dentro del territorio municipal cualquier actividad con ser

actividades económicas, patentes de funcionamiento y espectáculos públicos o recreacionales ya sea temporal o eventual.

- c. Base Imponible: se determina a partir indicadores de uso o actividad económica correspondiente que cada gobierno municipal define para su territorio.
- d. Alícuota o Determinación: Se determina a partir de la patente unitaria anual o un indicador de mínima tributación que se ajusta según las unidades de uso del tipo de actividad económica y otros indicadores de ajuste.
- e. Extensiones: En establecimientos de educación primaria, secundaria, técnica y superior, así mismo recreaciones deportivas que apoyen las políticas municipales en ese ámbito y bienes concesionados o de aprovechamiento económico por parte de la municipalidad.

5.7.3 Contribuciones especiales

Surgen por algún beneficio recibido por la realización de determinada obra o actividad estatal, se considera en la aplicación:

- a. Hecho Imponible: siendo una contribución especial a beneficios individuales o grupo social, para quienes se beneficia por esta especial actividad.

Pero esto tiene límites, que se van recaudando el costo hasta alcanzar el costo que demande la obra, habiendo dos tipos de contribuyentes especiales: la contribución de mejora y la contribución para fiscales.

5.8 FACTURA

Es un documento de carácter mercantil que indica una compraventa de un bien o servicio y que, entre otras cosas, debe incluir toda la información de la operación. Podemos decir que es una acreditación de una transferencia de un producto o servicio tras la compra del mismo.

Según García (2012), menciona: “La factura es un documento de carácter mercantil que indica una compraventa de un bien o servicio, además incluye toda la información de la operación. Podemos decir que es una acreditación de transferencia de un producto o servicio tras la compra del mismo”.

Así mismo Pérez y Merino (2009), “Factura, por otra parte, es la relación de los artículos comprendidos en una operación comercial. Se trata de la cuenta detallada de estas operaciones, incluyendo factores como la cantidad, el peso, la medida y el precio, (...). La emisión de facturas es obligatoria en las operaciones de comercio. La factura es un comprobante que otorga derechos al comprador y que implica una serie de obligaciones y responsabilidades al vendedor.”

Entonces decimos que usando una persona física o una empresa le vende un producto o un servicio a otra persona o empresa, se debe crear un documento con el detalle completo de la operación: los datos de ambos, la descripción del producto o servicio que se ha vendido, el detalle de los impuestos que se aplican y los importes.

5.9 PARQUÍMETROS

En la actualidad el mercado ofrece diferentes alternativas para ofrecer una solución integral al problema del estacionamiento medido. Algunas empresas continúan fabricando parquímetros mecánicos y siguen proporcionando mantenimiento por lo que en algunas ciudades es común ver todavía los antiguos parquímetros en funcionamiento.

Estos sistemas fueron ya desplazados notablemente por los sistemas más avanzados de control de múltiples espacios, los cuales mediante recibos de pago controlan el estacionamiento y poseen sistemas de comunicación que le proporcionan alertas tanto a usuarios como a encargados del control de tránsito de la situación de los mismos, así como también facilitan el pago mediante tarjetas de crédito - débito y tarjetas prepagas sin depender exclusivamente de monedas.

Según Luttrell, R. B. (2000). Un parquímetro es un dispositivo ubicado en la vía pública que permite el ordenamiento y medición del estacionamiento en áreas definidas para ello. Su función consiste en recolectar dinero a cambio del derecho de estacionar un vehículo en un lugar público, por una cantidad de tiempo.

Los parquímetros pueden ser usados por las municipalidades o ayuntamientos como una herramienta para hacer valer sus políticas de estacionamiento en la calle, por lo general están relacionadas con el tráfico y las políticas de gestión de movilidad.

5.10 PARQUEO

Los parqueos son designados a la acción de detener y colocar de manera transitoria un automóvil o cualquier otro vehículo en un espacio que está destinado exclusivamente para ello.

En las grandes ciudades, los estacionamientos son lugares muy comunes como consecuencia de la enorme demanda de automóviles que se mueven, llegan a la ciudad y que en algún momento necesitan de aparcarse ya que sus dueños deben hacer trámites, ir a trabajar, estudiar, entre tantísimas actividades que se da al día. (Wikipedia, 2013)

5.11 VEHÍCULOS

El vehículo, entendido como artefacto o aparato que se destina a medio de transporte, tiene su correspondencia, es una máquina para circular por las vías públicas. En la práctica, el término se toma como sinónimo de vehículo (automóvil) y por tanto, se supone que éste va dotado con medios de propulsión mecánica, propia e independiente del exterior. En tal definición se presupone la inexistencia de carriles y, de la misma, se suelen excluir los ciclomotores. (Wikipedia, 2013)

5.12 MECANISMOS DE ESTACIONAMIENTO

Según la Real Academia de la Lengua Española (2017), menciona 1. Acción y efecto de estacionar o estacionarse, se usa especialmente hablando de los vehículos. 2. Lugar o recinto destinado a estacionar vehículos. 3. Lugar donde puede estacionarse un automóvil. 4. Lugar donde establece una tropa, sea cuartel. Alojamiento, campamento o vivac.

De tal manera podemos mencionar que al decir estacionamientos, se da la idea de poder dejar en un lugar el vehículo y mecanismos sería de qué forma se puede vigilar este servicio mediante funcionarios, cámaras de seguridad, parquímetros, virtual, o mediante el satélite.

Al poder tomar en cuenta esta alternativa de mecanismos hablamos sobre la incorporación de parquímetros, cobrando una tasa municipal o mediante una aplicación de celular que se cobrará la tasa municipal mediante entidades financieras.

5.13 VÍA PÚBLICA

La vía pública es una dotación urbanística, constituida por el sistema de espacios e instalaciones asociadas, delimitados y definidos por sus alineaciones y rasantes, y destinados a la estancia, relación, desplazamiento y transporte de la población así como al transporte de mercancías, incluidas las plazas de aparcamiento ordinarias y las superficies cubiertas con vegetación complementarias del viario. Son de uso y dominio público en todo caso y a efectos de los deberes de cesión y urbanización tienen siempre carácter de dotaciones urbanísticas públicas.

5.14 REFERENCIAS Y VISUALIZACIONES INTERNACIONALES

Al plantear el problema encontrado, sobre el mal control de cobro de los parqueos vehiculares en vía pública, investigamos posibles soluciones mediante la colaboración de diferentes países que tenían el mismo problema. Por lo cual identificamos diferentes mecanismos que nos pueden ser de ayuda hacia el problema de nuestro país, más que todo en las ciudades principales.

5.14.1 Bogotá

El Concejo de Bogotá autorizó a la administración distrital a cobrar por estacionar sobre las vías públicas, dando vía libre a la creación del Sistema Inteligente de Estacionamiento (SIE). Este proyecto, que implementará un sistema de parquímetros inteligentes con pago automatizado, será un elemento clave en la nueva Bogotá, mejorando la movilidad, ordenando el espacio público y transformando la experiencia de todos los usuarios de la vía: conductores de vehículos a motor, ciclistas y peatones. (Anexo 1)

El SIE hace parte de las medidas de gestión de la demanda de transporte que el Alcalde Peñalosa está implementando para organizar la movilidad y recuperar el espacio público. Con su implementación:

- Aumentará la disponibilidad de estacionamientos en la ciudad de manera organizada y con calidad
- Los usuarios tendrán información en tiempo real sobre cupos de estacionamiento
- Se generarán datos para mejorar la gestión de la movilidad

- Se fortalecerá el Sistema Integrado de Transporte Público a través de nuevas fuentes de financiación.
- Mayor capacidad de fiscalización y control a la invasión del espacio público

El SIE será del Distrito y estará manejado por la Secretaría Distrital de Movilidad, quien concesionará mediante licitación pública, el sistema de recaudo, la plataforma tecnológica y la operación del sistema.

La implementación y operación del SIE no requerirá de recursos públicos; éste será auto sostenible y generará ingresos adicionales para la ciudad.

- El Sistema Inteligente de Estacionamiento en vía mejorará la movilidad, ordenará el espacio público y transformará la experiencia de los actores viales.
- El SIE será auto sostenible y generará utilidades que se destinarán a mejorar el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.
- En los primeros meses de 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad abrirá el proceso de licitación para contratar la operación del Sistema Inteligente de Estacionamiento

5.14.2 México

El gobierno capitalino publicó el nuevo reglamento para el control de estacionamiento en vía pública de la Ciudad de México, que prevé la instalación y cobro por uso de parquímetros por parte de la administración pública local o empresas concesionadas, que incluirá tecnologías amigables con el ambiente.

La nueva reglamentación, tiene por objeto regular el estacionamiento en las calles capitalinas mediante su uso, control, administración, operación, cobro, aprovechamiento y supervisión ejercido por el gobierno local.

Lo anterior, a través de La Secretaria de Movilidad, o bien por terceros autorizados, a través del otorgamiento de la concesión o del instrumento jurídico previsto en la normativa aplicable, da a conocer el reglamento en la Gaceta Oficial, el gobierno de la Ciudad de México precisa que será la Secretaria de Movilidad quien determine las zonas de parquímetros.

Es tomar la consideración el Plan General de Desarrollo del Distrito Federal, el Programa Integral de Movilidad, el Manual de Dispositivos para el Control de Transito del Distrito Federal y demás disposiciones aplicables.

Expone que la Secretaria de Movilidad determinar las características técnicas de los equipos para el control y cobro de estacionamiento en vía pública y las medidas para la incorporación de nuevas tecnologías amigables con el ambiente en dichos sistemas.

Además de determinar las zonas de parquímetros, dicha dependencia deberá establecer las características técnicas de los sistemas, dispositivos e instrumentos para el centro y cobro por estacionamiento en vía pública, aso como operarlos y supervisarlos, así como aplicar la señalización correspondiente de estos espacios.

Indica que será la Secretaria de Finanzas quien concentrar y registre las operaciones y recursos provenientes de la recaudación por los ingresos derivados por el estacionamiento en vía pública, así como el retiro del candado inmovilizador y los aprovechamientos por la imposición de la sanción correspondiente.

A su vez, anota, la Secretaria de Seguridad Pública capitalina auxiliara en las labores de señalización en la zona de parquímetros, inmovilizará los vehículos que infrinjan la disposición, además de supervisar y auxiliar en el retiro de los candados inmovilizadores.

Señala que la Oficialía Mayor deberá formalizar las asignaciones que realice el Comité de Patrimonio Inmobiliario respecto de estos espacios, mientras que a las demarcaciones les corresponde dar el mantenimiento a las zonas destinadas para este fin.

Una nueva reglamentación capitalina establece aspectos para la administración del estacionamiento en vía pública a través de parquímetros; de la instalación y operación de los mismos, así como de las obligaciones de los usuarios y de los terrenos autorizados para su operación.

También especifica los procedimientos para que los propietarios o poseedores de inmuebles destinados a vivienda, ubicados dentro del área específica de la zona de parquímetros, puedan

estacionar sus unidades en dicha área ¿, sin estar obligados al pago, previo permiso especial o renovables para residentes.(Anexo 2)

5.14.3 Argentina

Los parquímetros finalmente llegarán a los barrios y pasará de 4 mil espacios tarifados a tener 85 mil, además de que se perderán miles de metros cuadrados de espacio verde, ya que se sumarán nuevas playas de acarreo. Si bien la medida estaba suspendida por la **Justicia**, el Gobierno, con la connivencia de los legisladores oficialistas, encontraron el artilugio para avanzar con los parquímetros independientemente de la decisión judicial.

La mayoría oficialista aprobó desembarcar en los barrios para tarifar los espacios públicos y verdes que serán ocupados por las nuevas playas de acarreo: Estación Parque Chacarita y Conesa.

Parte de la justificación en la que el oficialismo se basa para argumentar la implementación del estacionamiento ordenado es a través de las “malas conductas” de los automovilistas como “el estacionamiento indebido en paradas de colectivos, rampas o áreas peatonales, faltas que entorpecen el tránsito e imposibilitan que el transporte público se acerque a la parada o que una persona con movilidad reducida pueda cruzar la calle de manera segura, en la seguridad vial”.

El Gobierno de la Ciudad aseguró que el nuevo sistema de estacionamiento ordenado y acarreo, planificado para 2019, tiene la intención de “contribuir al ordenamiento del estacionamiento en la Ciudad”. Y sostienen que “se renovará la tecnología con la incorporación de terminales multipropósito para brindar un servicio moderno, transparente y de calidad”.

El sistema de acarreo se dividirá en cinco zonas en las que operarán los distintos concesionarios. Habrá playas de acarreo distribuidas en cada una de ellas. Con este nuevo sistema, el estacionamiento se encontrará tarifado de 8 a 20 horas los días hábiles y de 8 a 13 horas los sábados. Mientras que domingos y feriados las calles estarán libres para estacionar.

Si bien habrá una tarifa progresiva, una tarifa simple y un beneficio para el residente, la oposición consideró que, al extenderse a casi la mitad de las cuadras de la ciudad, el estacionamiento pago va a afectar al comercio, así como también a quienes dejen el auto en la

calle porque si bien no pagarán quienes estacionen a un radio de 220 metros de su domicilio nada les asegura que tengan lugar disponible cada vez que lo necesiten cerca de su zona de residencia. (Anexo 3)

5.14.4 Perú

Podemos mencionar una idea como ser estacionamientos subterráneos. El Estacionamiento Rivera Navarrete es un estacionamiento subterráneo de tres plantas, con una nave de 16.5 metros de ancho y unos 420 metros de longitud, donde las plazas de estacionamiento se disponen en batería a ambos lados de una calle central de dos carriles y 6.5 metros de ancho. Dos rotores en los extremos comunican las tres plantas del estacionamiento mientras que 8 rampas (4 de acceso y 4 de salida) comunican vehicularmente con la superficie.

Existen 5 núcleos de escaleras equipos -distribuidos que comunican peatonalmente las 3 plantas entre sí y a su vez con la superficie (apareciendo éstas sobre las veredas), y de los cuales dos constan también con ascensor para discapacitados. Las oficinas y puesto de control se encuentran en el núcleo central en la planta -1. A esto añadimos que cuenta con sistemas, equipos y software como ser: Sistema de Parking SKIDATA, Sistema de LPR Lector Visión, Sistema de Guiado PARKEYES, Sistema Intellisoft, Sistema CCTV, Sistema de Networking y Sistema Building Management System. (Anexo 4).

También podemos mencionar su aplicación sobre estacionamiento se ha vuelto en una actividad muy tediosa debido al aumento del parque automotor de los últimos años. La tensión aumenta cuando el tiempo apura y es necesario llegar temprano a una cita. Para solucionar este inconveniente Google Maps ofrece un sistema que permite ubicar lugares vacíos y disponibles para aparcar.

Para encontrar un lugar en Google Maps se deben seguir estos pasos:

- a. En el móvil abrir la app de Google Maps
 - En la parte superior, busca un destino y, luego, presiona En automóvil
 - En la esquina inferior derecha, presiona en el apartado Cómo llegar.

- b. En la parte inferior, tocar en la opción Información de la ruta. Verás si encontrar estacionamiento en esa área es fácil o difícil.
Presionar Buscar estacionamiento.
- c. En ese momento se escoge un estacionamiento o garaje y presiona Agregar estacionamiento.
- d. En la esquina inferior derecha, se debe presionar Comenzar.

De otro lado, en las tiendas virtuales existen apps que permiten encontrar un sitio de estacionamiento sin la necesidad de pasar buena cantidad de tiempo dando vueltas. La mayoría de estas aplicaciones son gratuitas y están disponibles en los sistemas operativos Android e iOS. Wazypark, es una app que permite encontrar estacionamiento en tiempo real. (Anexo 5)

6. MARCO METODOLÓGICO

6.1 ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN

Es de un enfoque cualitativo, porque el trabajo de investigación tiene la característica de ser un método de recolección de datos no estandarizados, con técnicas de revisión de documentos, mediante el cual se determina las variables que se presentan el objeto de investigación como la cantidad de vehículos que utilizan el servicio de parqueos en vía pública, y en cuanto a los ingresos que genera el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, por el mismo se debe analizar y extraer una serie de conclusiones.

Por consiguiente Barragán, (1994 p. 93), “Es un campo amplio que atraviesa disciplinas, problemas de investigación, métodos y perspectivas epistemológicas. Implicando las prácticas que no se encuentran ligadas con una determinada teoría o paradigma en particular ni son privativas de una otra área del conocimiento.”

Al poner en práctica la investigación cualitativa, podremos explicar lo que se observa sobre el objeto de investigación, buscar lo específico, analizar conceptos y todo lo que nos ayude a responder las interrogantes generadas y poder cumplir con los objetivos planteados.

6.2 TIPO DE INVESTIGACIÓN

Este trabajo de investigación es de tipo descriptivo y a su vez explicativo, porque se analizará el tamaño de la problemática social bajo una serie de parámetros, también se realizará la aplicación de los mecanismos de tasa municipal para el servicio de parqueos vehiculares en vía pública.

Según Hernández S., Fernández C., Baptista (2006 p. 80), Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, su objetivo no es indicar cómo se relacionan éstas.

Según Munch, L. (1996), el método descriptivo sirve para explicar las características más importantes de fenómeno que se va a estudiar en lo que respecta a su aparición, frecuencia y desarrollo.

Entonces la investigación estará enfocada en nuestra ciudad de La Paz, pero mucha de las leyes establecidas para el dominio público no se cumplen en su totalidad, pese a utilizar las sanciones o multas correspondientes a la ciudadanía. Evidentemente dichas personas que acuden a este servicio de parqueo vehicular, no cuentan con el conocimiento sobre la boleta de pago de la tarifa que les proporciona; sin embargo la propuesta de mecanismos de tasa municipal con parámetros establecidos y bien fundados podría ser la mejor forma de afrontar esta situación.

6.3 DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

Para realizar este trabajo de investigación, será no experimental ya que observamos lo que ya sucedió en la ciudad de La Paz, que no cuenta con un buen control de parqueos vehiculares en vía pública, ya que el trabajo de investigación se limitará a plantear una situación específica para la optimización de un mejor control de tasa municipal para el pago de los parqueos vehiculares.

Por otra parte Hernández, S. (2014), “Los diseños de investigación transaccional o transversal recolectan datos en un solo momento, al respecto del propósito del uso de este diseño menciona

también el propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado o algo que sucede”.

Entonces podemos decir que la propuesta planeada para el mejor control de parqueos vehiculares mediante un mecanismo de tasa municipal se limita solo ser mencionada pero no practicada, porque se deberá hacer el debido análisis y proyecciones exactas para su implementación en la vida real.

6.4 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

Este método de investigación es inductivo, porque tomando un el estudio de la problemática ya que para la presente investigación se efectuará partiendo de las Leyes, Resoluciones y Reglamentos existentes para el control de parqueos vehiculares y puede mejorar el servicio mediante la implementación de mecanismos de tasa municipal para la ciudad de La Paz.

Según Munch, L. (1996), el método inductivo es un proceso en el que a partir de estudios de casos particulares se obtiene conclusiones o leyes universales que explican o relacionan los fenómenos estudiados.

Entonces, el método inductivo a su vez utiliza la observación directa de los fenómenos, la experimentación y el estudio de las relaciones que existe entre ellos. Inicialmente se reparten los actos más elementales para examinarlos de forma individual, se observa en relación con fenómenos similares.

6.5 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

Una de las técnicas es de la observación, siendo un proceso cuya función primera e inmediata es recoger información sobre el objeto que se toma en consideración. Para este trabajo de investigación se observó de manera sistemática toda la bibliografía referida sobre los parqueos vehiculares en vía pública.

De la misma manera al observar atentamente el problema, se toma la información y registrarla para a su posterior análisis, siendo un elemento fundamental de todo proceso investigativo, como parte del conocimiento que constituye la ciencia.

Según Hernández, R. (2000), menciona “La observación se fundamenta en la búsqueda del realismo y la interpretación del medio. Es decir, a través de ella se puede conocer más acerca del tema que se estudia basándose en actos individuales o grupales como gestos, acciones y posturas, es una eficaz herramienta en actos individuales social para juntar información, si se orienta y enfoca a un objetivo específico (...)”.

Esta técnica, en la clasificación que da Lindlof (1995), se divide en “observador como participante” y en “participante como observador”, dependiendo de los datos que el estudio requiera.

Entonces decimos que el investigador es quien, mediante diversos métodos o técnicas, recoge los datos, para luego registrarlos en el contexto de la observación, para así detallar experiencias notables que pudiesen ser olvidadas o de poca importancia.

Porque no solo analiza, sino es medio de obtención de información. Por otro lado, en la indagación cualitativa los instrumentos no son estandarizados, sino que trabaja con múltiples fuentes de datos, que pueden ser las Leyes, Resoluciones, Normas o Reglamentaciones.

7. MARCO PRÁCTICO – DESARROLLO DE LA PROPUESTA

Tras realizar la identificación de los diferentes conceptos, con la colaboración de las referencias bibliográficas al tema de investigación a proponer, es decir que la importancia del diseño de mecanismos de tasa municipal como elemento para fortalecer el nivel de control hacia el pago por el uso del servicio en vía pública de parqueos de vehículos. Debería cumplir con la función de facilitar a la necesidad de los contribuyentes.

Por este motivo se realizara una tabla, en el cual se desarrollara las actividades identificadas para según nuestros objetivos señalados, ya que con esto podremos explicar la solución al problema encontrado en el trabajo de investigación.

Tabla 1. Propuesta de acción estratégica y transformadora

Título:		
“PROPUESTA DE MECANISMOS DE TASA MUNICIPAL PARA PARQUEOS VEHICULARES EN VIA PÚBLICA DE LA CIUDAD DE LA PAZ”.		
Objetivo:		
Proponer una tasa municipal para parqueos de vehículos y motocicletas mediante la aplicación de un mecanismo de pago para mejorar el control del cobro tarifario hacia los contribuyentes, por la utilización de la vía pública en la ciudad de La Paz.		
ESTRATEGIA	ACTIVIDADES	RESULTADOS ESPERADOS
MECANISMOS DE TASA MUNICIPAL	Analizar los procedimientos de la ley o resoluciones sobre la actividad de estacionamiento vehicular en vía pública.	Tener el conocimiento específico, de cómo está establecido mediante la Ley el servicio de estacionamiento.
	Identificar de la tarifa de cobro por el servicio otorgado hacia la ciudadanía.	Al tener definido la tarifa, aplicaremos una tasa municipal más conveniente para el contribuyente.
	Diseño de un plan de la estructura urbana, de ubicación de espacios públicos para parqueos vehiculares.	Podremos establecer las calles o avenidas más estratégicas para el servicio de parqueo, identificando el volumen de vehículos.
	Dar información a la población respecto a los nuevos mecanismos de parqueo vehicular.	La ciudadanía tendrá mejor información y conocimiento sobre el funcionamiento de los mecanismos que se establecerán en la vía pública para los parqueos vehiculares.

Fuente: Elaboración propia, 2018

7.1 PROPÓSITO DE LA ACCIÓN TRANSFORMADORA – DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES

La alternativa de las soluciones del problema identificado, se podrán hacer efectivo, apelando a un marco metodológico que surgen como propósito después de la comprensión de conceptos y un análisis del trabajo investigado titulado, “PROPUESTA DE MECANISMOS DE TASA MUNICIPAL PARA PARQUEOS VEHICULARES EN VIA PUBLICA DE LA CIUDAD DE LA PAZ”.

7.1.1 Analizar los procedimientos de la ley o resoluciones sobre la actividad de estacionamiento vehicular en vía pública.

Tras analizar la Ley Municipal Autónoma N°015 según los artículos 76 – 78, que menciona:

Artículo 76, I. Que la Autoridad Municipal de Transporte y Transito (AMTT), para todos los efectos y en reglamentación específica, determinará los modos, condiciones, criterios técnicos y requisitos para la administración del estacionamiento en vías públicas, así como para la parada momentánea en vías públicas que considere oportuno implementar.

II. Los estacionamientos en áreas privadas, ya sea de uso público o particular se sujetará a reglamentación específica.

III. El cumplimiento de las disposiciones relativas a estacionamientos y paradas momentáneas estará a cargo de la Autoridad Municipal competente en coordinación con la Policía Boliviana, cuando corresponda.

Artículo 77, Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

- a. Sobre aceras, áreas verdes o sobre espacio público desinado para peatones, recreación o conservación.
- b. En espacios destinados exclusivamente a personas con discapacidad.
- c. Aquellas vías donde la señalización y jerarquización lo prohíban.
- d. En puentes, viaductos, túneles o en cualquiera de estos accesos.
- e. En paradas destinadas para vehículos de servicio público.
- f. En doble fila de vehículos motorizados ya estacionados.

Artículo 78, I. Los conductores que estacionen sus vehículos motorizados en los lugares de comercio o lugares donde se efectúen obras de construcción con el objeto de cargar o descargar materiales, deberán hacerlo en horarios que no perjudiquen la circulación vehicular y peatonal y previa autorización emitida por la AMTT.

II. Las entidades públicas o privadas y los propietarios de locales comerciales no podrán hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos o el de sus clientes.

III. El Órgano Ejecutivo Municipal definirá en la reglamentación, las horas y lugares para el cargue o descargue de objetos, conforme a lo prescrito en la presente Ley.

Para todos los efectos y en reglamentación específica, determinará los modos, condiciones, criterios técnicos y requisitos para la administración del estacionamiento en vías públicas, así como para la parada momentánea en vías públicas.

Así podemos mencionar que los conductores que estacionen sus vehículos en los lugares de comercio o lugares donde se efectúen obras de construcción con el objeto de cargar o descargar materiales, deberán hacerlo en horarios que no perjudiquen la circulación vehicular y peatonal y previa autorización emitida por la Autoridad Municipal de Transporte y Transito (AMTT).

Ahí podemos incluir otras normativas como ser el Reglamento del Código de Tránsito de Bolivia, donde podemos mencionar que ellos también pueden evitar el congestionamiento vehicular por el problema de vehículos estacionados.

7.1.2 Identificar de la tarifa de cobro por el servicio otorgado hacia la ciudadanía

Al identificar la tarifa que se está utilizando, no se confirma que estén de acuerdo con el monto establecido, y más aún cuando nos dan la boleta no sabemos que significa. Pero según el GAMLP su tarifa desarrollada es de la siguiente manera:

Tabla 2. Tarifa de estacionamiento vehicular

TIPO DE TRANSPORTE	DIAS	HORARIOS	TARIFA DE COBRO	
VEHÍCULO DE 4 RUEDAS	Lunes – Viernes	08:00 – 20:00	30 min.	3 Bs
			1 hora	5 Bs
	Sábado	08:00 – 12:00	30 min.	3 Bs
			1 hora	5 Bs
MOTOCICLETAS	Lunes - Viernes	08:00 – 20:00	30 min.	1,50 Bs
			1 hora	3 Bs
	Sábado	08:00 – 12:00	30 min.	1,50 Bs
			1 hora	3 Bs

Fuente: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (2017).

Entonces tras la realización de la tarifa de la Arcadia, podemos mencionar que se puede implementar una nueva tasa municipal. Por eso proponemos lo siguiente:

- a. Tener en cuenta la recaudación de más tributos municipales, para incrementar los ingresos, porque la administración, control y supervisión estará por el GAMLP.
- b. La recaudación del total de los usuarios que acuden al servicio de parqueos.
- c. Las tasas municipales tienen por objeto el destino directo a la institución recaudadora, se logrará la infraestructura del servicio de estacionamiento vehicular en la ciudad de La Paz.
- d. La reducción del no cobro o cobro irregular por parte de los funcionarios, puesto que no hay certeza si son el personal.

Tabla 3. La nueva tarifa (Tasa Municipal)

TIPO DE TRANSPORTE	DIAS	HORARIOS	TIEMPO	TARIFA
VEHÍCULOS	Lunes – Viernes	08:00 – 20:00	30 min.	3 Bs
			1 hora	5 Bs
			Medio día	20 Bs
	Sábado	08:00 – 15:00	30 min.	3 Bs
			1 hora	5 Bs
			Medio día	20 Bs
MOTOCICLETAS	Lunes - Viernes	08:00 – 20:00	30 min.	1,50 Bs
			1 hora	3 Bs
			Medio día	12 Bs
	Sábado	08:00 – 15:00	30 min.	1,50 Bs
			1 hora	3 Bs
			Medio día	12 Bs
VEHÍCULOS	Lunes - Sábado	08:00 – 20:00	El día	50 Bs
MOTOCICLETAS	Lunes - Sábado	08:00 – 20:00	El día	25 Bs

Fuente: Elaboración propia (2018).

En esta nueva tabla, se podrá observar que añadimos algunos puntos que puedan que distingue y da más opciones, para así optar por el estacionamiento vehicular. Pero para que no sea tan controlado se dedujo que nin el día domingo, ni los Feriados se cobrara la tarifa.

Esta tasa municipal estará pre impresa en las facturas que se otorgará al final de cada mes por su acumulación del servicio utilizado por el GAML P mediante el llenado del formulario.

7.1.3 Diseño de un plan de la estructura geográfica, de ubicación de espacios públicos para parqueos vehiculares

Con respecto a la ubicación del estacionamiento, se pretende establecer en lugares estratégicos como ser en el centro de la ciudad, después de analizar algunos lugares de la ciudad, en donde existe mucha influencia de personas y empresas alrededor, se puede tomar la decisión de ubicar estacionamientos en las zonas populares, ya que los establecidos por el GAML P son como ser: Sopocachi, Obrajes, Calacoto. (Anexo 6 - 9)

Sin embargo, este trabajo implementará más zonas populares como ser: Cota Cota, Chasquipampa, Miraflores, Achachicala. Así mismo vamos a incluir también las zonas comerciales como ser; Gran poder, Chorolque, Cementerio, Illampu, Prado, Arce, México, Poeta y muchas otras que están en consideración.

Siendo visible el incremento del parque vehicular en nuestra ciudad, este crecimiento está ligado, tras lo mencionado anteriormente por todas las actividades económicas que involucran el desplazamiento por las calles. Este plan de identificar las áreas que puedan ser para este servicio de parqueo vehicular, son analizadas cuidadosamente, ya que pueden estar conformados por distintas causas como ser:

Tabla 4. Clasificación De Los Espacios De Parqueo

CLASE DE ESTACIONAMIENTO	ZONAS		
	OBRAJES	CALACOTO	SOPOCACHI
Vehículos	604	588	462
Motocicletas	53	16	90
Unidades Educativas	22	17	-
Distribuidores De Productos	28	-	-
Diplomáticos	7	-	-
Espacios Excepcionales	-	3	-

Fuente: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (2017).

Esta plan de identificar las áreas que puedan ser para este servicio de parqueo vehicular, son analizadas cuidadosamente, ya que tendríamos que tener la aprobación de autoridades superiores y de los vecinos. Pero por el momento solo están asignadas algunas zonas como prueba piloto.

Tabla 5. Plan Estructural de espacios de vehículos

ZONAS	CALLES	# DE ESPACIOS
CALACOTO	Calle 8	16
	Calle 9	16
	Calle 10	16
	Calle 11	16
	Calle 12	20
	Calle 13	20
	Calle 14	20
	Calle 15	12
	Calle Ricardo Bustamante	10
	Calle Julio Patiño	2
	Calle Los Nardos	12
	Calle Higueras	20
	Calle Manzanos	20
	Calle Kantutas	12
OBRAJES	Calle 2	6
	Calle 3	8
	Calle 4	12
	Calle 5	8
	Calle 6	7
	Calle 7	7
	Calle 8	8
	Calle 9	8
	Calle 10	12
	Calle 11	12
	Calle 12	10
	Calle 13	12
	Calle 14	12
	Calle 15	10
	Av. Héctor Ormachea	30
SOPOCACHI	Calle Azpiazu	20
	Calle Fernando Guachalla	20
	Pasaje Jáuregui	25
	Calle Pedro Salazar	20
	Calle Pedro García	20
	Calle Luis Uría se la Olivia	18
	Av., Sánchez Lima	35
	Calle Lisimaco Gutiérrez	12
	Calle Macario Pinilla	15
	Calle Romecin Campos	20
	Calle Víctor Sanjinés	15
	Calle Méndez Arcos	12
	Calle Benedetto Vicenti	12
	Calle Ricardo Mujia	12
Calle Francisco Bedregal	12	

Fuente: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (2017).

Sin embargo, también podemos identificar el volumen de los vehículos mediante el Instituto Nacional de Estadística – INE -, que refleja la cantidad aproximada del parque automotor gracias al último censo realizado.

Tabla 6. Parque Automotor según el tipo de servicio

TIPO DE SERVICIO	2016		VARIACIÓN PORCENTUAL
	NÚMERO DE VEHICULOS	PARTICIPACIÓN PORCENTUAL	
Particular	1.573.529	92	8,6
Público	105.630	6,2	9,9
Oficial	31.846	1,9	8,2
TOTAL	1.711.005	100	8,7

Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal – RUAT -.

Hasta el 2016, el número de vehículos d Servicio Público se incrementó en 9,9% con relación del Servicio Particular que creció un 8,6%, y de igual manera el Servicio Oficial en 8,2% de vehículos adicionales.

7.1.4 Dar información a la población respecto a los nuevos mecanismos de parqueo vehicular

La labor de este trabajo de investigación es poder dar conocimiento a las personas que no estén informadas sobre esta actividad ya realizada, por lo cual les causa intriga y dudas sobre este servicio otorgado por el GAMLP, por otro lado las reacciones de cada ciudadano son diferentes, ya que algunos reconocen el esfuerzo y estrategia de esta implementación de un cobro para un espacio asignado, pero hay ciudadanos que están en contra de este proyecto ya sea por el cobro de parqueos o por el apropió de las vías públicas.

Pero con la nueva propuesta de mecanismos de estacionamiento como ser la incorporación de parquímetros que estarán ubicadas en cada espacio con la tarifa asignada de acuerdo al tiempo, teniendo su respaldo del pago mediante una boleta que será una factura que al tras acumular durante un mes se le dará una factura el cual podrá recoger en cualquier punto autorizado el ultimo día del mes realizado.

Así mismo mencionaremos el otro mecanismo que sería mediante un pago digital de una aplicación desde el teléfono celular donde tendrá que seguir los siguientes pasos:

- Podrá registrar su vehículo mediante la placa y el modelo
- Especificar el lugar y tiempo; para luego tener un plazo específico al poder utilizar esa opción.
- Pagar a cualquier entidad financiera el monto correspondiente, del tal forma también proporcionándole una boleta el cual será la factura.

Guiándonos de algunos modelos de empresas cibernéticas, que otros países del mundo utilizan; dándoles una facilidad y comodidad en este servicio. (Anexo 10 - 11)

Por este motivo, para que el ciudadano se informe de todo el procedimiento puede entrar a la página del GAML, o podemos darles folletos o exponer en ferias municipales, claro también la publicidad ira en los medios de comunicación. Así la ciudadanía entenderá del por qué? Se hace la implementación de nuevos mecanismos de tasa municipal para parqueos vehiculares en vía pública de la ciudad de La Paz.

8. CONCLUSIONES

Tras realizar este trabajo de investigación de monografía sobre la propuesta de un mecanismo de tasa municipal para parqueos vehiculares en vía pública de la ciudad de La Paz, fue para tener un mejor control sobre el cobro de la tarifa asignada, según la cantidad de vehículos que acuden a este servicio de estacionamiento y mejorar el congestionamiento vehicular, pero no solo de la ciudad de La Paz, sino que también puede ser aplicada a otros lugares del país.

Por lo cual se llega a las siguientes conclusiones:

- La implementación de los mecanismos de control mediante una tasa municipal, permite normar a la actividad de parqueos vehiculares, estableciendo procedimientos adecuados que constituirán un instrumento válido para la toma de decisiones.
- Como muestra de este trabajo se permitirá organizar esfuerzos entre el Gobierno y los Municipios, mediante esta implementación de mecanismos que les ayudarán en el área de transporte y tránsito de la ciudad.
- Hoy en día existe una alta tendencia de países que ya aplican estos mecanismos vehiculares, facilitándoles en sus actividades que sean menos conflictivas por el gran volumen de vehículos existentes, realizando sus actividades diarias, como también otorgarles seguridad y calidad en el servicio de estacionamiento.

9. RECOMENDACIONES

Se recomienda al Gobierno Municipal de La Paz la implementación de este mecanismo de tasa municipal, para un mejor control en los parqueos vehiculares en vía pública, porque tendrán más ingreso de dinero y en un futuro podrán potenciar a la adquisición de tecnología de alta calidad para garantizar el correcto control y mejoras para este servicio de estacionamiento vehicular.

Al implementar un mecanismo de control de estacionamientos mejorará la calidad de vida de los ciudadanos de nuestra ciudad. Por tanto la sugerencia dada desvanecerá el problema que esta situación acarrea día a día.

Además se recomienda a otros gobiernos municipales que traten de considerar la presente investigación, para que así podamos solucionar el problema que le invade a nuestro país sobre el congestionamiento vehicular.

Por otro lado recomendar que esta investigación sea parte de futuros investigadores para que sea una herramienta para sus trabajos de investigación, porque ellos puedan tener la habilidad de implementar muchos mecanismos para el control de los parqueos vehiculares.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

CPE, *Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia*

CNTR, *Código Nacional de Tránsito y su Reglamento*

Decreto Municipal N° 045, (2015), *Reglamento Transitorio para la Aplicación de la Tasa de Servicios de Estacionamiento Vehicular*

Hernández S., Fernández C., Baptista (2006) – *Metodología de la Investigación*. México

I Definición ABC <https://www.definicionabc.com/general/estacionamiento.php>

INE, *Instituto Nacional de Estadística*

Ley 2492, (2003), *Código Trinitario Boliviano*

Ley Orgánica de Municipalidades

Ley que Regula el Cobro de Parques Municipales

Ley N° 015, (2012) – *Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano*

Ley N° 031, (2010) – Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Bólvares”

Ley N° 154, (2011) – *Ley de clasificación y definición de impuestos y de regulación para la Creación y/o modificación de impuestos de dominio de los Gobiernos Autónomos*

Ley N° 165, (2011) – *Ley General de Transporte*

Ley N° 482, (2014) – *Ley de Gobiernos Autónomos Municipales*

Pandoja, B. R. (1994). *Leyes Administrativas sobre municipalidades*. Santiago, Chile

Pérez y Merino. (2009), *Definicion.de: Definición de factura* (<https://definicion.de/factura/>)

Terán, C., (2007). *Proyecto Regional, Estudio de Ingresos Municipales, Bolivia*

ANEXOS

ANEXO 1. ESTACIONAMIENTO CON PARQUIMETROS - BOGOTÁ



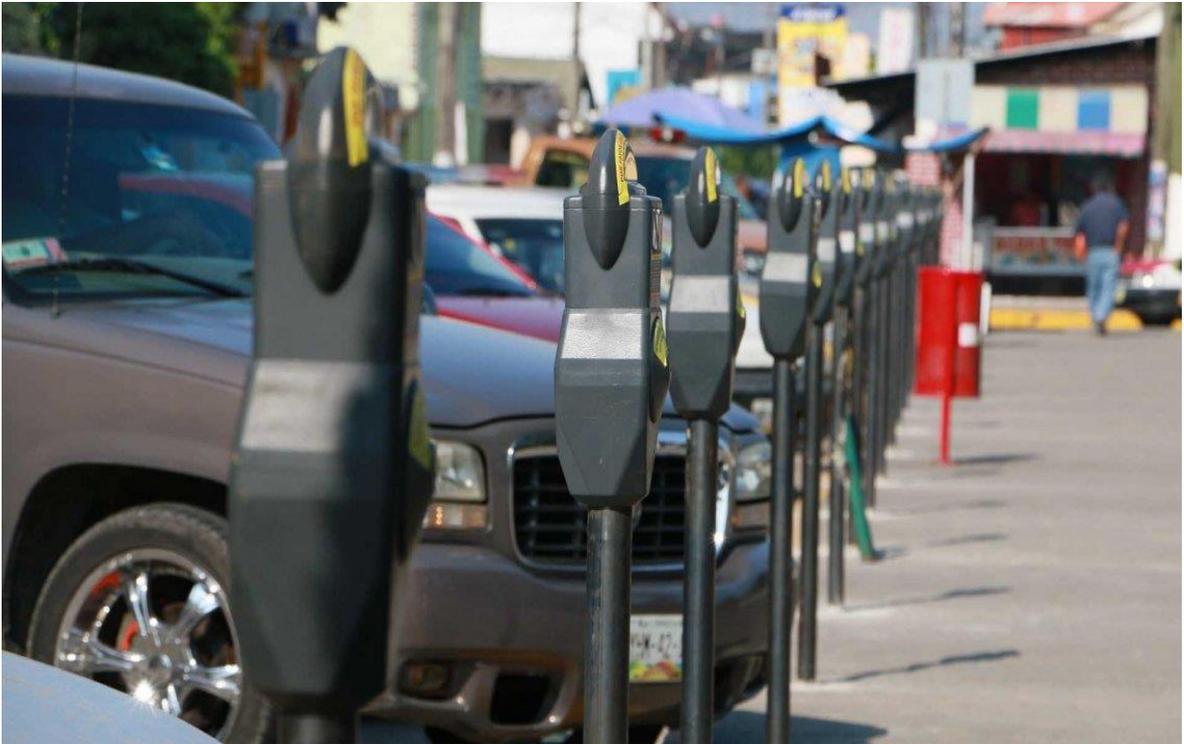
ANEXO 2. ESTACIONAMIENTO CON PARQUIMETROS - MÉXICO





ANEXO 3. ESTACIONAMIENTOS CON PARQUIMETROS - ARGENTINA

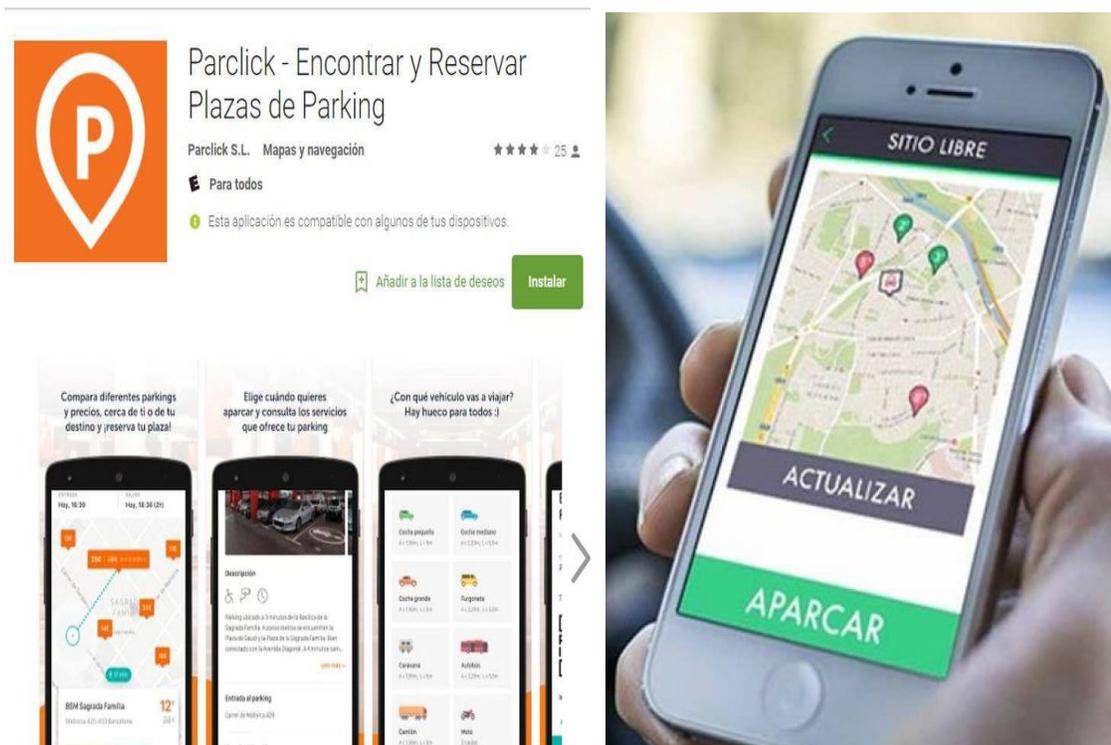




ANEXO 4. ESTACIONAMIENTO RIVERA NAVARRETE - PERÚ



ANEXO 5. APLICACIÓN DESDE EL CELULAR



ANEXO 6. PROGRAMA PILOTO PARA PARQUEOS ZONA SOPOCACHI



Fuente: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (2017)

ANEXO 7. PROGRAMA PILOTO PARA PARQUEOS ZONA OBRAJES



Fuente: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (2017)

ANEXO 8. PROGRAMA PILOTO DE PARQUEO - ESPACIO ZONA OBRAJES



Fuente: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (2017)

ANEXO 9. PROGRAMA PILOTO DE PARQUEO ZONA CALACOTO



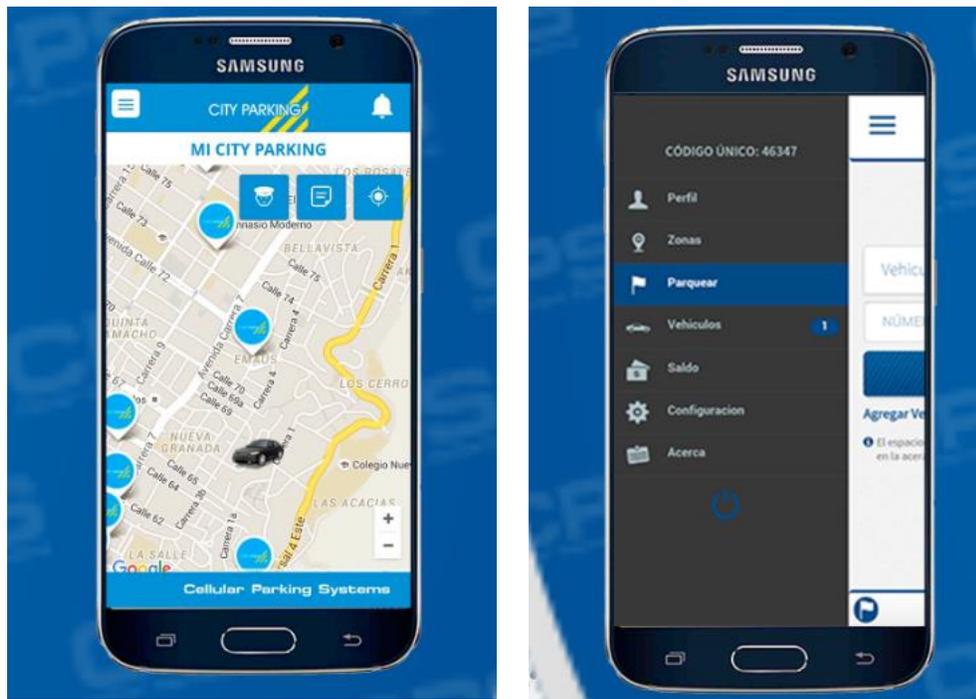
Fuente: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (2017)

ANEXO 10. MECANISMO DIGITAL PARA EL COBRO DE TASA MUNICIPAL



Fuente: City Parking.com

ANEXO 11. MANEJO DE LA APLICACIÓN DESDE EL CELULAR



Fuente: City Parking.com