

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
CARRERA DE DERECHO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS



ACREDITADA POR RESOLUCION CEUB 1126/2002

TESIS DE GRADO

**“LA NECESIDAD DE CREAR UNA DEFENSORÍA DE LOS
USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA HACER
CUMPLIR LA NORMATIVA VIGENTE EN LA CIUDAD
DE LA PAZ”**

(Tesis para optar al grado académico de licenciatura en Derecho)

Postulante: EDITH SUSANA MAMANI LAURA

Tutor: Dr. MANUEL JEMIO VERA

**LA PAZ – BOLIVIA
2021**

AGRADECIMIENTOS:

A: Dios nuestro creador

A mi docente tutor Dr. MANUEL JEMIO VERA

Por la paciencia y sabiduría y la guía en la elaboración de la
presente tesis

A mi prestigiosa carrera derecho y permitirme tener el
orgullo de ser un profesional de la UNIVERSIDAD MAYOR DE
SAN ANDRES.

DEDICATORIA

A:

Dios, por darme la oportunidad de vivir y por estar conmigo en cada paso que doy, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente y por haber puesto en mi camino a aquellas personas que han sido mi soporte y compañía durante todo el periodo de estudios.

Mi madre Elena Laura Carvajal, por darme la vida, quererme mucho, creer en mí y porque siempre me apoyaste. Mama gracias por darme una carrera para mi futuro, todo esto te lo debo a ti.

Mi padre Wilfredo R. Mamani Flores, por enseñarme todos los valores de la vida, y educarme, cuidarme desde el inicio de mi vida y nunca dejarme desprotegida y siempre apoyándome para obtener el logro de ser profesional.

A mis hijos Mishel J. Escobar Mamani, Yheicob Eduardo Escobar Mamani por ser mi fortaleza para seguir adelante y no dejarme caer e inspirarme a seguir luchando por mi sueño.

A mi Esposo Javier H. Escobar Aruquipa por su paciencia, comprensión y apoyo que me brindo durante el desarrollo y culminación de la misma.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS:	
DEDICATORIA	
RESUMEN	1
INTRODUCCIÓN	2

CAPITULO I

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	3
2. PROBLEMATIZACIÓN	4
3. DELIMITACIÓN DEL TEMA DE LA TESIS	4
3.1. Delimitación Temática	4
3.2. Delimitación Temporal.....	5
3.3. Delimitación Espacial.....	5
4. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA DE LA TESIS	6
4.1. Justificación Social.....	6
4.2. Justificación Jurídica	6
5. OBJETIVOS DE LA TESIS	7
5.1. Objetivo General	7
5.2. Objetivos Específicos	7
6. HIPÓTESIS	8
6.1. Variable Independiente.....	8
6.2. Variables Dependientes	9
6.3. Nexo lógico.....	9
6.4. Unidad de Análisis	9
7. MÉTODOS Y TÉCNICAS A UTILIZAR EN LA TESIS	10
7.1. Métodos	10
7.1.1. Métodos Generales	10
7.1.2. Método Deductivo	10

7.1.3. Método Inductivo	11
7.1.4. Método Analítico - Descriptivo	11
7.1.5. Métodos Específicos	12
7.1.6. Método de Construcciones Jurídicas	13
7.1.7. Método Teórico	13
7.1.8 Método de Análisis.....	13
7.1.9. Método Sociológico.....	13
7.1.10. Método Dogmático Jurídico.....	14
7.1.2.6. Método Exegético.....	15
8. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA TESIS	15
8.1. Revisión Bibliográfica	15
8.2. Encuesta.....	16
8.3. Técnica de la Entrevista.....	16

CAPÍTULO II

MARCO TÓRICO Y JURÍDICO

2.1. MARCO HISTÓRICO.....	18
2.1.1. La invención.....	18
2.2. MARCO TEÓRICO.....	19
2.2.1. Escuela de Pensamiento Institucionalista	19
2.2.2. Teoría de los Sistemas de Transporte	20
2.2.3. Transporte	21
2.2.4. Economía de los Transportes	23
2.2.5. Transportes Urbanos.....	23
2.2.6. La Planificación y el control del transporte	23
2.2.7. El control basado en la competencia	24
2.2.8. Coordinación.....	24
2.3. MARCO CONCEPTUAL.....	24
2.3.1. Transportes.....	24
2.3.2. Servicio Público de Transporte Urbano.....	25
2.3.3. Tarifa	25

2.3.4. Transporte Urbano.....	25
2.3.5. Planificación.....	25
2.3.6. Servicios Públicos	26
2.3.7. Población	26
2.3.8. Sindicato	26
2.3.9. Accidente de Transito	26
2.3.10. Parque Automotor	26
2.3.11. Usuario.....	27
2.3.12. El Defensor del Pueblo	27
2.4. MARCO JURÍDICO.....	28
2.4.1. Constitución Política del Estado Plurinacional	28
2.4.2. Ley Marco de Autonomía y Descentralización “Andrés Ibáñez” Nro. 031 de 19 de julio de 2010.....	29
2.4.3. Ley General de Transportes Nro. 165 de 16 de agosto de 2011	29
2.4.4. Reglamento de Tránsito- Resolución Suprema No. 18744	31
2.4.6. La Autonomía, el Gobierno Municipal y el Transporte	32

CAPITULO III

MARCO INSTITUCIONAL SOBRE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ

3.1. Gobiernos Municipales	34
3.2. Marco De Políticas.....	34
3.3. Planificacion De Transporte.....	35
3.4. Sistema Integrado de transporte para La Paz	35
3.5. Semaforización	35
3.6. Primera Ley municipal de Transporte en Bolivia.....	36
3.7. El servicio de Transporte La Paz Bus Laderas	36
3.8. Regulación.....	36
3.9. Educación	37
3.10. Mercado De Transporte.....	37
3.11. Aspectos De La Problemática Relación Entre Caminos Y Automóviles	38

3.12. Consideraciones Del Caso Boliviano.....	39
---	----

CAPÍTULO IV

MARCO INSTITUCIONAL DE TRANSPORTE DE LA PAZ

4.1. Manual De Organización Y Funciones Del Órgano Ejecutivo Municipal- Gestión 2020	40
--	----

CAPITULO V

DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ACTUAL EN BOLIVIA

5.1. Estructura Actual Del Sistema De Transporte.....	60
5.2. Transporte Terrestre.....	62
5.2.1. Transporte Urbano.....	62
5.2.2. Transporte por Carretera.....	63
5.2.3. Educación Vial.....	64
5.2.4. Uso del cinturón de seguridad.....	64
5.2.5. El estrés.....	66
5.2.6. La Depresión Y La Ansiedad.....	66
5.2.7. Contaminación En El Transporte Público	68

CAPÍTULO VI

MARCO PRÁCTICO: RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS

CAPÍTULO VII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1. CONCLUSIONES.....	77
7.2. RECOMENDACIONES	78

CAPÍTULO VIII

MARCO PROPOSITIVO: DISEÑO DE LA PROPUESTA DE LEY DE CREACIÓN DE LA DEFENSORÍA DE LOS USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ

Bibliografía.....	81
--------------------------	-----------

ANEXOS

ANEXOS I. _CUESTIONARIO DE LAS ENCUESTAS A USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO.....	2
--	---

ANEXO II. <u>NOTICIAS SOBRE LOS PROBLEMAS EN EL TRANSPORTE DE EL ALTO</u>	5
ANEXO III. <u>NOTICIAS SOBRE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE</u>	7
ANEXO IV. <u>NOTICIAS SOBRE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE</u>	9
ANEXO V. <u>NOTICIAS SOBRE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE</u>	14
ANEXO VI. <u>NOTICIAS SOBRE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE</u>	16
ANEXO VII. <u>NOTICIAS SOBRE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE</u>	18
ANEXO VIII. <u>NOTICIAS SOBRE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE</u>	20
ANEXO IX. <u>FOTOGRAFÍAS DEL TRANSPORTE URBANO PACEÑO</u>	22
ANEXO X. <u>SÍNTESIS DE LAS LEYES CONSULTADAS</u>	26

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Organigrama del Transporte en La Paz.....	40
---	----

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Tipos de movilidades en La Paz	61
Cuadro 2 Antigüedad de Buses y Micros	61
Cuadro 3 Antigüedad de Minibuses y Carrys	62
Cuadro 4 Edad de las personas encuestadas	69
Cuadro 5 Sujetos encuestados.....	70
Cuadro 6 Calificación del transporte público urbano.....	71
Cuadro 7 Falencias del transporte urbano en La Paz	72
Cuadro 8 Percepción de las tarifas del transporte urbano	73

Cuadro 9 Relación entre choferes y usuarios	74
Cuadro 10 Motivos del caos vehicular en el transporte público urbano	75
Cuadro 11 Derechos y obligaciones de pasajeros, choferes y peatones.....	76

RESUMEN

La presente investigación, hace alusión a la necesidad de crear una Defensoría de los usuarios de transporte público para hacer cumplir la normativa vigente en la ciudad de La Paz, a fin de poder contar con este tipo de servicio público adecuado, en apego a las disposiciones jurídicas tanto municipales como nacionales referidas al transporte.

Es por ello que, al realizar la recolección de la bibliografía jurídica, se ha podido establecer algunos lineamientos en base a las necesidades para la protección de los derechos de los usuarios, por el trato y por las condiciones de los vehículos en circulación en el municipio de La Paz.

Por su parte la Ley General de Transportes Nro. 165 de 16 de agosto de 2011, al igual que el Reglamento de Tránsito - Resolución Suprema No. 18744, hacen mención a la regularización del transporte público, sin embargo, dichas normativas dejan vacíos jurídicos, referente a la protección de los usuarios del transporte, por no estar acorde a la realidad social del país. Por identificar las falencias, tanto de los vehículos, como del trato hacia los usuarios (pasajeros).

Es por ello, que se necesita de una instancia correspondiente, en defensa de los usuarios del servicio de transporte a nivel municipal, por todos los agravios que sufren al momento de hacer uso de este tipo de servicio.

En este sentido es menester que se pueda crear dicha Defensoría, a modo de poder resguardar no solo los derechos de los usuarios, sino también de los conductores, por el conjunto que implica, por la infraestructura vial adecuada, la renovación del parque automotor, y mayor seguridad vial, en el municipio paceño.

INTRODUCCIÓN

A manera de introducción de la presente investigación, se debe advertir que los resultados en referencia a la incidencia por el inadecuado servicio que el transporte público de transporte, ofrece a la comuna paceña, hace que existan este tipo de problemáticas en cuanto al acceso, para ello a fin de proteger y resguardar este tipo de derechos que tienen los usuarios de transporte, se debe encaminar en propuestas de leyes, con la finalidad de crear instituciones inmersas a la defensa de dichos usuarios.

En este sentido la presente Tesis se desglosa de la siguiente manera:

En el Capítulo I, describe de manera específica a la investigación y al diseño que la misma debe seguir, en este aspecto se identifica a la problemática, describiendo a los objetivos a alcanzar, en base a la metodología aplicada, sustentada por las técnicas e instrumentos a aplicar.

Por su parte en el Capítulo II, se establece directrices de las doctrinas en virtud del marco teórico y jurídico respectivamente al transporte público.

En cambio, en el Capítulo III y IV, hacen referencia al marco institucional del transporte, dividido en la organización con la que cuenta el transporte urbano, como también la calidad de servicio que presta en la ciudad de La Paz.

En el Capítulo IV, se establece el diagnóstico del transporte público, refiriéndose al contexto del porque se presta un servicio precario al usuario paceño.

Por último, en los Capítulos V al VIII, se hace alusión a la parte de la investigación, según los resultados obtenidos por las encuestas realizadas a usuarios del transporte, como también el poder brindar conclusiones y recomendaciones respectivas a los objetivos, y de esta manera poder realizar la propuesta de ley,

CAPITULO I

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Actualmente en la ciudad de La Paz existe un descontento generalizado hacia el Servicio de Transporte Público, según recientes investigaciones¹, hay un rechazo del 59% de los usuarios encuestados.

Es evidente que se han promulgado varias normas jurídicas; desde la Constitución Política del Estado (C.P.E.), leyes nacionales, leyes municipales y sus respectivos reglamentos con la finalidad de mejorar éste Servicio Público, sin embargo, no se observan cambios estructurales, porque las mencionadas normas no son aplicables para proteger los derechos del usuario de Transporte Público, es decir, que no es suficiente la promulgación de leyes también es importante el hacer cumplir los derechos emanados en el ordenamiento jurídico. En el caso específico de la ciudad de La Paz, existen normas y acuerdos entre la Alcaldía Municipal y el Sector del Transporte Público, pero aun así persiste y continua el deficiente servicio.

En este contexto se hace necesaria la creación de una institución municipal especializada que, a través de un procurador o defensor de los usuarios del servicio de Transporte Público, pueda proteger los intereses de la sociedad que diariamente se transporta de un punto a otro para cumplir sus funciones diarias.

¹Encuesta de Percepción Ciudadana Inseguridad, transporte y aseo, grandes problemas para paceños, esas preocupaciones, además de los conflictos sociales y el ordenamiento vehicular, son recurrentes en los tres últimos estudios realizados a los habitantes de La Paz. Noviembre de 2015.

Esta institución estará a cargo de la Alcaldía Municipal de La Paz, por lo que pertenecerá al Sector Público y sus funcionarios serán funcionarios públicos en tal razón se registrarán con la Ley 1178; Ley de Administración y Control Gubernamental.

2. PROBLEMATIZACIÓN

¿En qué medida el fortalecimiento de la competencia del Gobierno Municipal para la defensa de los usuarios de transporte público mediante una ley pertinente, posibilitara el establecimiento de un adecuado servicio de transporte público, con educación y seguridad vial, descongestionamiento vehicular, tarifas adecuadas y cumplimiento de las rutas recorridas?

3. DELIMITACIÓN DEL TEMA DE LA TESIS

3.1. Delimitación Temática

El tema de la investigación tiene una connotación social y jurídica muy importante que compromete a un conjunto de disciplinas como el Derecho Constitucional y el Derecho Municipal en lo referente a la Facultad Legislativa Municipal² y el Derecho de las Entidades Territoriales Autónomas.³

Al referirnos al aspecto del Derecho Constitucional, en la presente investigación se tiene que reflejar los derechos de usuarios a un servicio público, tal es el caso en el transporte público urbano, asimismo al hablar del Derecho Municipal; tiene conexitud con la

²Artículo 13 de la Ley 482 de Gobiernos Autónomos Municipales: “La normativa municipal estará sujeta a la Constitución Política del Estado. La jerarquía de la normativa Municipal por órgano emisor de acuerdo a las facultades de los Órganos de los Gobiernos autónomos Municipales,”

³Artículo 10 de la Ley 031 Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Babián”: (Régimen Jurídico Autónomo). “Las normas que regulan todos los aspectos inherentes a las autonomías se encuentran contenidas en la Constitución Política del Estado, la presente Ley, las leyes que regulen la materia, el estatuto autonómico o carta orgánica correspondiente y la legislación autonómica”.

problemática planteada, por el hecho del estudio que es realizado en el municipio paceño en virtud con la Creación de la Defensoría en pro de los usuarios en el transporte público, ahora bien en el Derecho de Entidades Territoriales Autónomas, se relaciona con la investigación por el hecho que dentro de las competencias municipales, existe ciertas facultades para poder mejorar los servicios públicos que están dentro de sus territorios. Ley Marco de Autonomía y Descentralización “Andrés Ibáñez” Nro. 031 de 19 de julio de 2010. Específicamente en el Art. 96. (Transportes).

3.2. Delimitación Temporal

Es el periodo comprendido entre los años 2009 a 2017. En 2009 se promulgo la Constitución Política del Estado.

En 2011 el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, organizó la Primera cumbre social por un mejor transporte para La Paz, donde delimita los derechos y deberes de los conductores y usuarios.

En 2013 se promulgó la Ley General de las usuarias y los usuarios, las consumidoras y consumidores.

3.3. Delimitación Espacial

Como se trata de un tema con relevancia social, se realizarán encuestas en la zona central del municipio de La Paz, ya que la misma nos ayudara a tomar la muestra de nuestra investigación.

4. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA DE LA TESIS

4.1. Justificación Social

El ciudadano como usuario no dispone del tiempo necesario para hacer cumplir sus derechos, de ahí la necesidad de proponer una normativa para que un defensor del usuario haga cumplir exclusivamente los derechos establecidos en las diferentes normas jurídicas que regulan el servicio de transporte público.

Es necesario aclarar que en la Alcaldía Municipal de La Paz, existe una Dirección de Tráfico y Vialidad que se ocupa de emitir normativa (ordenanzas) para el cumplimiento de líneas de transporte, en esta Dirección se reciben denuncias por parte de los usuarios, sin embargo, posteriormente estas denuncias no son procesadas o tramitadas quedándose en simples quejas por mal servicio, de ahí la necesidad de crear un Defensor del Usuario que haga cumplir el ordenamiento jurídico, a través de mecanismos de fácil acceso para el ciudadano común y corriente

4.2. Justificación Jurídica

La relevancia jurídica de la presente investigación radica en la propuesta de una Ley Municipal que tiene por finalidad la creación de un Defensor del Usuario en el marco de los derechos de las y los usuarios de Transporte Público.

La presente propuesta contribuirá a lograr y consolidar una institución que ejerza la defensa del usuario de transporte público en la ciudad de La Paz, y evitar la constante vulneración que realizan los choferes al tratar mal a las personas o al hacer trameaje.

Además, con la creación del Defensor del Usuario de Transporte Público se permitirá a la Alcaldía de la ciudad de La Paz, liderar la defensa de los ciudadanos, haciendo respetar los

derechos consagrados en la Constitución Política del Estado, la Ley General de los Derechos de las Usuarias y Usuarios y de las Consumidoras y los Consumidores y la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, así como su reglamento.

5. OBJETIVOS DE LA TESIS

5.1. Objetivo General

Analizar la viabilidad de crear una Defensoría para el beneficio de usuarios del transporte público a través de la educación y seguridad vial, el descongestionamiento vehicular, tarifas, cumplimiento de los recorridos y a la vez establecer derechos y deberes del peatón y del conductor que contemple sanciones e infracciones de carácter administrativo para los operadores y peatones mediante una Ley Municipal.

5.2. Objetivos Específicos

- Analizar la doctrina, teoría y normas jurídicas, respecto a la regulación del servicio de transporte público en Bolivia específicamente en el Municipio de La Paz.
- Identificar la incidencia de la infraestructura vial estado de las calles, puentes y señalización, sobre la calidad del servicio de transporte público de pasajeros en la ciudad de La Paz.
- Examinar la incidencia del estado y situación técnica del parque automotor de transporte público de pasajeros, antigüedad, condiciones mecánicas, tipo, capacidad, sobre la calidad del servicio prestado en la ciudad de La Paz.

- Elaborar un diagnóstico institucional del sector de transporte público de pasajeros en la ciudad de La Paz, mediante los resultados de las encuestas y entrevistas realizadas.
- Diseñar un proyecto de ley, en virtud a sugerencias de políticas públicas tendientes a mejorar el servicio actualmente prestado del transporte público, mediante la Creación de la Defensoría de los Usuarios del Transporte Público para hacer cumplir la normativa vigente en la ciudad de La Paz.

6. HIPÓTESIS

“Con la identificación de factores de viabilidad para la creación de una Defensoría en beneficio de usuarios del transporte público, se podrá contar con el cumplimiento y aplicación efectiva de la normativa vigente del sector del transporte público, a fin de contar con calidad en el servicio prestado”.

El fortalecimiento de las competencias del gobierno municipal, para la defensa de los usuarios del transporte público, mediante una Ley Municipal que regule las obligaciones y sanciones sobre el comportamiento del conductor y peatón, posibilitara el establecimiento de un buen servicio de transporte público, educación, seguridad vial, descongestionamiento vehicular, tarifas adecuadas y cumplimiento de recorridos.

6.1. Variable Independiente

Con la identificación de factores de viabilidad para la creación de una Defensoría en beneficio de usuarios del transporte público.

Fortalecimiento de las competencias del Gobierno Municipal, para la defensa de los usuarios del transporte público, mediante una Ley municipal que regule las obligaciones y sanciones sobre el comportamiento del conductor y peatón.

6.2. Variables Dependientes

Se podrá cumplir con la aplicación efectiva de la normativa jurídica en pro del servicio prestado del transporte público a los usuarios.

El establecimiento de un buen servicio de transporte público, educación seguridad vial, descongestionamiento vehicular, tarifas adecuadas, cumplimiento de los recorridos.

6.3. Nexo lógico

El nexo lógico es: Garantizar la aplicación de la normativa.

Posibilitara.

6.4. Unidad de Análisis

La unidad de análisis es:

- La legislación municipal, con respecto a sus competencias en transporte público, infraestructura y peatones.
- La Constitución Política del Estado, en referencia a los Principios Constitucionales del usuario de transporte público.
- La Responsabilidad en hechos que involucren la vulneración de derechos de los usuarios de transporte público

- El estudio de multas que se aplicarán a los sindicatos y tendrán efecto acumulativo.

7. MÉTODOS Y TÉCNICAS A UTILIZAR EN LA TESIS

7.1. Métodos

7.1.1. Métodos Generales

Comprenderemos como métodos generales⁴ de la investigación a los lineamientos más generales de la investigación, aquellos que circunscriben la investigación trazando un horizonte al que se espera llegar si se siguen adecuada y sistemáticamente los pasos y la direccionalidad que se trazan para desarrollar nuevos conocimientos:

7.1.2. Método Deductivo

Se empleará este método, en la etapa inicial de la investigación, puesto que ayudará a determinar la problemática desde lo general a lo particular. Este método permitirá partir de los datos e información validas acumuladas en el proceso de investigación relacionados al tema de estudio, lo que permitirá trazar el marco teórico apropiado y específico para leer la realidad y demostrar la factibilidad de la presente propuesta de creación de un Defensor del Usuario de Transporte Público⁵.

⁴“Entre los métodos de conocimiento teórico tenemos: el método inductivo y deductivo. “Rodríguez Francisco y otros, Introducción a la Metodología de las Investigaciones Sociales, Editora Política, 1994, LaHabana.

⁵“La deducción es el razonamiento mental que conduce de lo general a lo particular permite extender los conocimientos que se tiene sobre una clase determinada de fenómenos a otro cualquiera que pertenezca a esa misma clase.” Rodríguez Francisco y otros, Introducción a la Metodología de las Investigaciones Sociales, Editora Política, 1994, La Habana.

7.1.3. Método Inductivo

“Este método busca plantear inicialmente los temas más generales hasta llegar a los temas más específicos del problema”. (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014)

Por medio de este método se podrá estudiar y analizar la problemática planteada, desde el amplio conocimiento del derecho, para así poder adentrar a lo que es la rama procedimental, para identificar el problema y plantear la propuesta de ley para adherirla a la normativa positiva.

El método inductivo, cuya aplicación está en función de analizar estudios de casos o hechos concretos, los mismos que van a permitir la construcción de un marco teórico analítico orientándose de lo particular a lo general, destinado para llegar a conclusiones generales, en sentido estricto, inducir quiere decir conducir, introducir, lograr una construcción del concepto general. La inducción es el método de obtención de conocimientos que conduce de lo particular a lo general, de los hechos a las causas y al descubrimiento de Leyes. La gran ventaja de éste método es que impulsa a la investigación a ponerse en contacto directo con la realidad social, la teoría doctrinal y jurídica existente. Es decir, tomar datos de la realidad para que en su generalidad plantear bases empíricas que permitan la contrastación y validación del planteamiento hipotético. (Rodríguez, 1994, pág. 6)

Es por ello que se debe resaltar que el cuestionamiento esencial del presente trabajo se direcciona a describir al vacío competencial existente respecto a la Defensoría del Usuario del Transporte.

7.1.4. Método Analítico - Descriptivo

“Mediante este método se va a realizar un análisis con el fin de precisar las causas específicas respondiendo así a las interrogantes planteadas y plasmadas en la problemática en cuanto a los bienes jurídicamente protegidos”. (Witcker, 2000, pág. 263)

Como su nombre lo indica este método, analiza la problemática planteada, para que de esa manera se pueda responder a la formulación del problema, es así que se podrá hacer el análisis correspondiente a cada artículo que resguarde los bienes jurídicos protegidos que estarían siendo vulnerados en el presente tema de investigación. Asimismo, se señalan las similitudes y/o diferencias que pudiesen darse en la legislación internacional. Empleándose este con la finalidad de conocer elementos y principios; se descomponen racionalmente en elementos más simples, a fin de estudiar a cada uno por separado, como es el caso del estudio de los diferentes conceptos y definiciones para observar las causas, la naturaleza y sus efectos, con el objeto de examinar con detalle el problema.

El Método Analítico es aquel método de investigación que consiste en la desmembración de un todo, descomponiéndolo en sus partes o elementos para observar las causas, la naturaleza y los efectos. Lo relevante de este método, es la importancia que dedica al estudio de toda la normativa jurídica, además de aquello, el mismo servirá para analizar las diferentes disposiciones jurídicas que atañan al tema de investigación, es así que se establece e identifica los derechos vulnerados, como también las leyes que no se cumplen en su totalidad, referente al tema del trabajo en construcción y las consecuencias del mismo.

Se emplea éste método por la modalidad que se hará en el análisis sobre el tema y en la descripción de los datos recopilados.

7.1.5. Métodos Específicos

“Los métodos específicos, son aquellos que se utilizan en la investigación de determinados fenómenos de la realidad y son empleados generalmente en una sola ciencia, como por ejemplo las matemáticas; en la psicología; en la sociología; el Derecho, etc.”. (Rodríguez, 1994, pág. 8).

7.1.6. Método de Construcciones Jurídicas

Por medio de éste método, se pretende, realizar un análisis normativo para sistematizar las herramientas de técnica jurídica y cimentar la proyección de una propuesta jurídica normativa específica que permita dar solución al problema a investigarse.

Por otra parte, éste método, permite encontrar los vacíos de la normativa a partir del tratamiento de casos o conflictos concretos tomados de la realidad, los mismos que no son tratados de forma adecuada por la normativa. En relación al presente tema, se considera la interrelación de equilibrio que debe existir entre el Derecho Constitucional, el Derecho Municipal y el Derecho de la Entidades Territoriales Autónomas.

7.1.7. Método Teórico

Se utilizará éste método, ya que permitirá revelar las relaciones de características de la problemática en base a teorías existentes en la materia de Facultad Legislativa Municipal.

7.1.8 Método de Análisis

Se empleará éste método pues, a través de un proceso de abstracción, determinará la separación del objeto de investigación en sus partes integrantes para descubrir los elementos esenciales que la conforman.

7.1.9. Método Sociológico

Estableceremos la relación directa que concurre entre el nacimiento de las nuevas normas del Derecho, con las insuficiencias y vacíos jurídicos que afectan a la sociedad.

7.1.10. Método Dogmático Jurídico

Este método busca las ideas y las fuentes generales de los conceptos, estudios previos, paradigmas constructivos de principios jurídicos. Se indagan los principios y estudios. Consagrados, el conjunto de conceptos y teorías explayados de la sustentación normativa vigente; esta exploración de ideas y teorías jurídicas explican las soluciones a los problemas de estudio y se convierten en abstracciones jurídicas normativas en la realidad social. Realiza la búsqueda ineludible de criterios conceptuales, referenciales y contextuales existentes como producto de la evolución histórica-social de la humanidad en materia jurídica, porque representa el estudio del conocimiento acumulado en la literatura jurídica y la bibliografía respectiva. (Lara, 1998)

Este método, está referido a aquella exploración que debe recaer en ideas y teorías jurídicas para que, de esta manera, se pueda brindar soluciones a determinados problemas existentes en una determinada sociedad, por ello es fundamental que se analice la literatura jurídica y la bibliografía correspondiente.

En la presente Tesis se acude a este método de investigación, porque se estudió de forma exhaustiva a la teoría jurídica. Asimismo, se consultó diferentes bibliografías no solo en el campo nacional sino también a nivel internacional, como la legislación comparada

Es así que se empleó dicho método, para investigar y regular el comportamiento humano que permita la convivencia, con el objeto de respaldar los fundamentos y la problemática en una normativa.

Método con lo cual se establecerá, los principios jurídicos generales, que determinarán las consecuencias que derivan de tales principios y su concordancia con las instituciones en vigor con las normas positivas. Lo cual permitirá interpretar, construir, sistematizar y comunicar el conocimiento jurídico adquirido.

7.1.2.6. Método Exegético

“En síntesis es un método general, por su aplicación en todas las ciencias. Sin embargo como en todos los métodos generales, no se aplica en todo el proceso cognoscitivo, sino solo en ciertas etapas de caracterización del objeto de conocimiento”. (Céspedes, 2008)

Será utilizado para estudiar o interpretar las normas legales y no otras fuentes o partes del derecho es el método de interpretación por el cual se estudia minuciosamente artículo por artículo las normas jurídicas.

8. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA TESIS

8.1. Revisión Bibliográfica

Este tipo de análisis se refiere a la revisión y al análisis de la literatura ya existente, ya que es un pilar fundamental para el desarrollo y la finalización del presente trabajo, a través de ellos se pudo consultar textos y materiales impresos de diversas fuentes empleando la bibliografía Nacional y/o Extranjera, para obtener los resultados óptimos y convenientes. (Mancilla, 2000, pág. 187)

Para la utilización de esta técnica se procederá a la identificación de fuentes de información documental de orden bibliográfico y hemerográfico, poniendo mayor relevancia a la documentación institucional del Consejo Municipal de La Paz, clasificando la información dependiendo de su relevancia en fuentes Primarias y Secundarias: Son fuentes primarias toda la información surgida y reflejada en los datos de la realidad en base a encuestas. Las fuentes secundarias, estarán constituidas por la información bibliográfica y la teoría referente al tema.

8.2. Encuesta

Es una técnica destinada a obtener datos de varias personas cuyas opiniones impersonales interesan al investigador. Para ello, a diferencia de la entrevista, se utiliza un listado de preguntas escritas que se entregan a los sujetos, a fin de que las contesten igualmente por escrito. Ese listado se denomina cuestionario. Es impersonal porque el cuestionario no lleve el nombre ni otra identificación de la persona que lo responde, ya que no interesan esos datos. (Mancilla, 2000, pág. 134)

Es una técnica se podrá aplicar a sectores reducidos del universo, de manera económica a diferencia de las entrevistas. Ya que mediante la utilización de esta técnica se observará la percepción de las personas encuestadas referentes al tema de investigación presentada. Para esto se tomará como muestra del universo, a personas comprendidas entre las edades comprendidas de 25 a 45 años, que deberán ser hombres y mujeres, las preguntas serán cerradas, de manera aleatoria para poder verificar la percepción de las personas encuestadas y por consiguiente identificar el grado de importancia que refleja el tema investigado.

“La encuesta es una técnica, propiamente hablando no es un método. Es un sistema de preguntas que tiene como finalidad obtener datos para una investigación”. (Pardinas, 1979, pág. 95)

Se utilizará la técnica de Encuesta para obtener información de una muestra significativa de la población. Para este fin se elaboraron preguntas a las personas que tienen contacto directo con el fenómeno del Transporte Público en la ciudad de La Paz.

8.3. Técnica de la Entrevista

La entrevista es otro instrumento de la técnica de observación mediante el uso de la encuesta, pero esta vez es de forma verbal por parte del informante, por ser una fuente primaria, se requiere de la elaboración de preguntas muy bien pensadas antes de estar los entrevistadores frente a los entrevistados, es decir, deben ser planificadas o estructuradas, de

manera sistemática aun cuando ellas no pueden ser estructuradas.
(Bavaresco, 2006, pág. 51)

En síntesis, se puede indicar que el cuestionario presenta una de las técnicas preferidas para la mayoría de los investigadores, puesto que el uso de esta herramienta es factible de elaborar, se la puede realizar en un tiempo relativamente corto, y además de estructurarse de diversas formas conteniendo tipos de preguntas cerradas y abiertas dependiendo del diseño que se vaya a emplear.

La entrevista constituye una actividad mediante la cual dos personas, se sitúan frente a frente para que una de ellas realice las preguntas (obtener información), y la otra responder (proveer información).

CAPÍTULO II

MARCO TÓRICO Y JURÍDICO

2.1. MARCO HISTÓRICO

“Los primeros vehículos fueron conocidos como los “Chaucheros” y los “Cajoncitos”, por tener carrocería de madera constituyéndose en las primeras líneas del transporte público urbano, mismos que fueron apareciendo en líneas en orden correlativo 1, 2, 3, 4”. (Pomier, 2012)

Años más tarde, aparecieron los primeros sindicatos de transportistas que realizaban amplios recorridos al interior de la ciudad, entre las primeras líneas se encontró el “colectivo” número 2 del sindicato “Eduardo Abaroa”, que partía de Sopocachi y llegaba hasta la Avenida Perú. Esos grandes buses fueron los antecesores de los micros de la década de los setenta, los cuales fueron clasificados por letras. (Cajías, 2009, pág. 31)

2.1.1. La invención

“Alrededor de 1870, en Viena, el inventor Siegfried Marcus hizo funcionar motor de combustión interna a base de gasolina, conocido como el “Primer coche de Marcus”. En 1883, Marcus patentó un sistema de ignición de bajo voltaje que se implantó en modelos subsiguientes”. (Georgano, 1985)

2.2. MARCO TEÓRICO

2.2.1. Escuela de Pensamiento Institucionalista

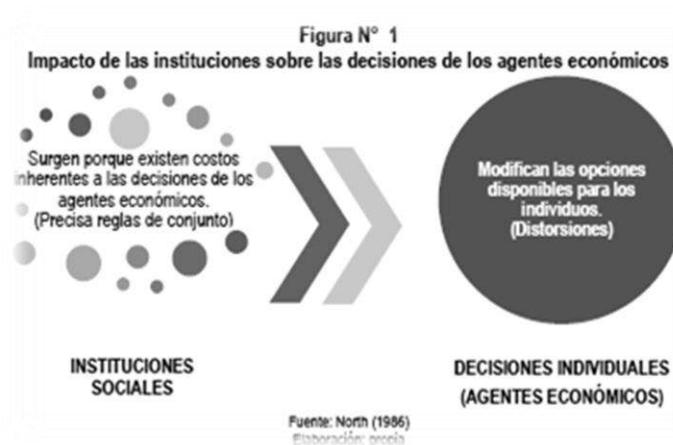
En sentido amplio, se entiende un conjunto de normas, reglas y principios que rigen el comportamiento de un grupo social. En este sentido, conforma una representación con autonomía, donde el individuo, está obligado por propia voluntad o por la fuerza, al acatamiento de las reglas –entre ellas, las reglas sociales comportamiento en la ciudad-. Pueden existir instituciones en todas las actividades humanas, algunos ejemplos son: en lo político, el partido; en lo religioso, la iglesia; en la administración pública, el gobierno; en el mercado de transporte, los sindicatos de transporte público y privado. (Powers, 1997)

El institucionalismo, es una corriente de pensamiento económico, que se centra en la comprensión del papel del proceso evolutivo de la sociedad, y el papel de las instituciones sociales sobre el comportamiento económico. Sus orígenes, se remontan hacia finales del siglo XIX. Se distinguen dos etapas en el desarrollo de esta teoría, a saber: i) antigua economía institucional (AEI) Access Exchange International (AEI), una.), y ii) nueva economía institucional (NEI). Desde sus orígenes, sus aportaciones, tendieron a matizar la importancia de las instituciones como parte de las relaciones económicas, y de los desfases de la economía de mercado.

Antes de la segunda guerra mundial, era plena la vigencia de la AEI (Access Exchange International) De forma general los pensadores de esta corriente, pueden clasificarse como: i) cuantitativo-estadísticos, ii) crítico-genéticos, y iii) teóricos de la lucha de clases. La nueva economía institucional (NEI), no es crítica respecto del sistema económico existente ni de la teoría económica dominante, en cambio, la AEI, es crítica de ambas.

La teoría de las instituciones parte del supuesto de conducta individual, supuesto que implica que los individuos maximizan su propia utilidad, en un mundo de altos costos de

información los individuos mejoran maximizando con propia utilidad más que la del grupo o la organización. Son los altos costos de Información los que son clave para entenderla estructura de las instituciones y organizaciones.



2.2.2. Teoría de los Sistemas de Transporte

Entender el mercado de transporte, pasa por definir los sistemas de transporte, y el sector transporte de las cuentas nacionales. El mercado de transporte lo conforman la oferta y la demanda de servicios de transporte de manera abstracta, esto es, en todas sus modalidades: aéreo, terrestre, marítimo. Asimismo, los sistemas de transporte, son una confluencia de factores que hacen a la prestación de los servicios, tales como infraestructura, equipamiento, unidades de servicio y logística. Por sector transporte se entiende, el conjunto de instituciones, personas, recursos y servicios que participan de manera directa en la prestación de un servicio que consiste en trasladar personas y bienes. Las características del servicio de transporte, abarcan ámbitos como el espacial, donde se diferencian el transporte urbano, interurbano, rural, e internacional. La diferencia de cada uno de estas modalidades de transporte no se limita al ámbito geográfico, aunque sea ello lo que sirva para clasificarlo. Aunque estos servicios parezcan similares, existen diferencias importantes en la tecnología, tipo de productos o de personas que se transportan, y en general la forma como se realiza el transporte.

Lo anterior, hace necesario introducir nuevas definiciones tales como el medio y el modo de transporte. Se entiende por medio de transporte al medio físico por el que transitan los vehículos que son usados para el traslado de las personas y los bienes, pueden distinguirse los siguientes medios: terrestre, aéreo y marítimo. Se entiende por modo de transporte a las entidades que se caracterizan por una similitud tecnológica, operativa y administrativa, esta similitud se traduce en una forma específica de realizar el traslado de las personas y los bienes.

Dentro de cada ámbito, pueden emplearse diferentes medios físicos y por cada uno habrá varios modos de transporte. Por ejemplo, en el medio de transporte terrestre y en el ámbito interurbano, el transporte podrá ser por: carretera, ferrocarril o subterráneos. En el medio de transporte aéreo se tiene a la aviación comercial, a la aviación general y a los helicópteros. Finalmente, en el medio acuático se incluye al cabotaje, la navegación de altura y al transporte fluvial. Asimismo, en cada modo de transporte puede haber una especialización, según el servicio se especialice en el transporte de pasajeros o de carga. Para la identificación de un servicio de transporte determinado, se deben especificar su ámbito, su medio, su modo y su especialidad.

2.2.3. Transporte

El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos, animales o personas de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte).

Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances

técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes.

Es el medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas. (Parlamento Europeo, 2002)

El concepto de transporte se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro. Algunos ejemplos donde puede aparecer el término puede ser: “El transporte se demoró más de dos horas respecto a la hora prevista de partida”, “Quisiera irme de vacaciones, pero el precio del transporte está cada vez más caro y no me alcanza el dinero”.

El transporte forma parte de la logística, que es el conjunto de medios y métodos que permiten organizar un servicio o una empresa. En el mundo del comercio, la logística está vinculada a la colocación de bienes en el lugar preciso, en el momento apropiado y bajo las condiciones adecuadas. Por tanto, el transporte de mercancías, se encuentra dentro ella. El objetivo de una empresa es garantizar la correcta distribución y comercialización de los productos al menor costo posible. En este sentido, el transporte incluye tanto los vehículos como las infraestructuras relacionadas (camiones, barcos, trenes de carga, carreteras, puertos, etc.,).

Existen dos tipos de transporte, el público y el privado. Se habla de transporte público, para hacer referencia a los autobuses, trenes y otras unidades móviles que sirven para la movilización de los ciudadanos de una comunidad y que está solventado y manejado por el

Estado vigente. Cabe señalar que, en algunos casos, dichos coches pertenecen a empresas privadas que tienen algún tipo de acuerdo con el gobierno y han asumido la responsabilidad de brindar un servicio determinado a la comunidad. Resulta importante señalar que esta clase de transporte no tiene como propósito la generación de ganancias, sino que debe cumplir con un fin social y ser útil para la comunidad.

2.2.4. Economía de los Transportes

Claro está que ciertas formas de transporte no son simplemente una aportación a la utilidad final de alguna otra cosa, sino que son en sí mismas un “servicio al consumidor”. Una buena parte del transporte de pasajeros cae dentro de esta definición; no todo, puesto que los viajes emprendidos en relación con los negocios son inherentes a la producción. El punto esencial es que los servicios prestados por los transportes constituyen una parte vital de la corriente de utilidades que comprende el sistema económico. De igual manera que la teoría monetaria, el transporte se estudia como algo separado del cuerpo ordinario de la doctrina económica. (Bonavia, 1983, pág. 9)

2.2.5. Transportes Urbanos

El transporte urbano de pasajeros presenta un problema de índole especial. La organización del tráfico por carretera – vehículos aislados, moviéndose en una ruta estrecha pero sin disponerlos en dos líneas paralelas que no pueden chocar, indica ya la existencia de un punto concreto de saturación, surgiendo una paradoja; que si bien existe la tendencia general a sustituir los ferrocarriles por la carretera para los transportes a corta distancia, con respecto a los transportes puramente urbanos tal vez sea necesario volver al ferrocarril, ya sea superficial, ya subterráneo, y movido por electricidad, como el único medio capaz de manipular el gran volumen de tráfico. (Bonavia, 1983, pág. 50)

2.2.6. La Planificación y el control del transporte

No hay necesidad de insistir en las dificultades y los peligros que se suscitan cuando no se tiene presente la prueba de la demanda efectiva. Toda interferencia con la elección espontánea de los consumidores supone correr graves riesgos. El cálculo que qué es lo que produce

mayores beneficios a la sociedad es una cuestión difícil; y existe siempre la tentación, una vez que se ha escogido una línea de conducta, de tratar de hacer que tenga éxito a toda costa manipulando la demanda. (Bonavia, 1983, pág. 176)

2.2.7. El control basado en la competencia

La forma más sencilla de control estatal es la que busca conseguir una base “justa” para la competencia entre las diferentes formas de transporte. La mayor o menor necesidad de semejante control depende, en tanto se sigan dedicando recursos privados a satisfacer la demanda privada bajo el estímulo y el control de un sistema de precios, de la conveniencia de igualar los costos privados y los costos sociales. (Bonavia, 1983, pág. 177)

2.2.8. Coordinación

Existen algunas formas de coordinación que aparecen normalmente sin necesidad de una intervención externa. Esto se aplica de manera especial a los medios de transporte similares. En el continente europeo hay cosas como el tipo de acoplamiento de los vagones de ferrocarril, los pasillos cubiertos que sirven para comunicar unos con otros los coches de pasajeros, las conexiones de los frenos, etc., regulados por un acuerdo internacional al cual se ha llegado en plena libertad de las partes interesadas. (Bonavia, 1983, pág. 193)

“Por último, la palabra coordinación se emplea a menudo en un sentido que no implica otra cosa que el control de la oferta; como, por ejemplo, en la frase “coordinación de los medios de transporte con la oferta de tráfico”. (Bonavia, 1983, pág. 197)

2.3. MARCO CONCEPTUAL

2.3.1. Transportes

Instrumentos que sirven para la circulación de los seres humanos y las mercancías. Forman parte importantísima de las economías modernas. (Greco, 2006)

2.3.2. Servicio Público de Transporte Urbano

Actividad por la cual se satisface la necesidad colectiva de movilizar pasajeros y/o carga, en rutas y recorridos autorizados a través de operadores que se ofrece bajo estándares de equidad, calidad y seguridad, en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o a la población en general, mediante diversos medios de transporte, previo pago de una tarifa. (GAMLP, Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, 2012)

2.3.3. Tarifa

“Pago que los usuarios realizan a favor de los operadores por la prestación del servicio público de transporte, siendo ésta regulada por el GAMLP”. (GAMLP, Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, 2012)

2.3.4. Transporte Urbano

Traslado de personas o carga entre un origen y un destino, dentro de una ciudad, bajo condiciones de seguridad, comodidad y sustentabilidad. Es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y está disponible para el público en general. (GAMLP, Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, 2012)

2.3.5. Planificación

Plan general, científicamente organizado y de gran amplitud, para lograr un objetivo determinado, como el desarrollo económico, la investigación científica, el funcionamiento de una industria o empresa. Proceso mediante el cual se enuncia anticipadamente qué, cómo y quién ha de hacerlo. (Greco, 2006)

2.3.6. Servicios Públicos

“Servicios prestados a toda la comunidad por parte de una organización estatal o privada para satisfacer necesidades colectivas”. (Greco, 2006)

2.3.7. Población

“Número de individuos de una zona en relación a la extensión de ésta (hab./km²)”. (Greco, 2006)

2.3.8. Sindicato

Asociación libre y democrática de trabajadores, cuyas principales finalidades son la defensa y promoción de sus intereses económicos y sociales, el mejoramiento de sus condiciones de trabajo y el pleno desarrollo de su dignidad y nivel de vida. Se emplea especialmente en referencia a las asociaciones obreras organizadas bajo estrecha obediencia y compromisos rigurosos. Representación de los trabajadores en la negociación en las convenciones colectivas de trabajo. (Greco, 2006)

2.3.9. Accidente de Transito

Un accidente de tránsito es genéricamente considerado como un suceso fortuito o eventual que altera el orden de las cosas, involuntariamente causa daños en las personas y/o cosas”, constituyéndose un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública o entregada al uso del público, que deja daños a las cosas y lesiones a las personas, significa la participación de vehículos que como resultado quedan de una manera anormal dentro o fuera de la vía. (Peralta, 2008, pág. 144)

2.3.10. Parque Automotor

Desde la aprobación del Decreto Supremo 29836, que prohíbe la internación de coches con una antigüedad mayor a cinco años, disminuyó la cantidad de motorizados importados. Por

ello el registro de vehículos fue menor que en años anteriores. A dicha cantidad se suma el registro de motorizados indocumentados “chutos”, según el reporte de la Aduana. Esta cifra ya superó la meta prevista en la Ley de Saneamiento Legal de Vehículos, que preveía la inscripción de 10.000 carros. El eje troncal tiene el mayor número de inscritos. Cochabamba con 19.988, Santa Cruz con 18.111 y La Paz con 12.057 vehículos.⁶

2.3.11. Usuario

Es el protagonista indiscutible del estudio de cualquier proceso informativo porque sus características individuales y su contexto de referencia laboral, social, económico o político, los aspectos que determinarán su comportamiento con relación a la información. (Monfasani & Curzel, 2008, pág. 49)

Un Usuario es aquella persona que usa algo para una función en específico, es necesario que el usuario tenga la conciencia de que lo que está haciendo tiene un fin lógico y conciso, sin embargo, el termino es genérico y se limita en primera estancia a describir la acción de una persona que usa algo. El concepto de usuario toma mayor forma y relevancia en la sociedad desde los inicios de la computación, el auge de la tecnología y de los sistemas de seguridad para programas en la internet y las redes de datos introdujo un nuevo concepto y aplicación para el usuario.

2.3.12. El Defensor del Pueblo

El defensor del pueblo en España, ya que mientras el Ombudsman fue diseñado para supervisar la Administración pública, el Defensor del Pueblo utiliza esta supervisión como instrumento para defender los derechos y libertades fundamentales, tal y como se desprende del artículo 54 de la Constitución española y de su ubicación dentro del Capítulo IV del Título I. (Monfasani & Curzel, 2008, pág. 50)

⁶LA RAZÓN Edición Digital - Domingo, 26 de junio de 2011, Economía, “El 80% del parque automotor se concentra en tres departamentos, Registro. Su número, incluidos los que podrían ser nacionalizados, supera el millón”.

La legitimación democrática del Defensor del Pueblo es indudable, pues en todos los casos procede de la elección parlamentaria, con mayoría cualificada y tras debate público sobre la figura del candidato. Sin embargo, es independiente del Parlamento, el cual no puede enviarle instrucciones ni cesarle, salvo por causas tasadas. Se ha señalado en los derechos humanos que la efectividad de esta figura queda limitada por su incapacidad de imponer coactivamente sus decisiones a las autoridades concernidas. Su capacidad de control reside sobre todo en la razonabilidad o persuasión de sus argumentos, por lo que adquiere un carácter más político que judicial. Sin embargo, la experiencia demuestra que buena parte de sus recomendaciones suelen ser atendidas por los poderes públicos.

2.4. MARCO JURÍDICO

2.4.1. Constitución Política del Estado Plurinacional

Art.76. I. El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores.

Art. 302. I. Son competencias exclusivas de los gobiernos municipales autónomos, en su jurisdicción:

18. Transporte urbano...

23. Elaborar, aprobar y ejecutar sus programas de operaciones y su presupuesto

37. Políticas que garanticen la defensa de los consumidores y usuarios en el ámbito municipal

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia constituye el principal referente jurídico frente a cualquier otra ley o norma, debido a que la misma establece en su numeral 1 del artículo 46 sección III el derecho al trabajo y al Empleo.

Así mismo, el numeral 1 del artículo 76 establece que el Estado garantiza el transporte eficiente y eficaz que genere beneficio a usuarios y proveedores.

Dentro la distribución de competencias el parágrafo II del Artículo 298 establece las competencias exclusivas del nivel central del Estado sobre transporte Terrestre y sus otras formas.

En el artículo 300 de la misma Constitución se establece también las competencias exclusivas de los gobiernos departamentales en cuanto se refiere al transporte en el cual se encuentra el sector transportista interprovincial.

La Constitución se establece en el artículo 302 numeral 18, las competencias exclusivas de los gobiernos municipales autónomos.

2.4.2. Ley Marco de Autonomía y Descentralización “Andrés Bóveda” Nro. 031 de 19 de julio de 2010

Art. 96. (Transportes)

Par. VII. De acuerdo a la competencia exclusiva del numeral, 18 Parágrafo I del Artículo 302, de la CPE, los gobiernos municipales tienen las siguientes competencias exclusivas:

1. Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento de tránsito urbano

2.4.3. Ley General de Transportes Nro. 165 de 16 de agosto de 2011

Artículo 118. (Atención a Personas con Discapacidad o Necesidades Especiales)

I. Los pasajeros con discapacidad o con necesidades especiales (personas adultas mayores, niñas, niños, enfermas, enfermos y mujeres embarazadas si corresponde), y sus acompañantes deberán recibir un trato preferencial.

II. El operador y administradores de infraestructura deberán brindar a estos pasajeros la asistencia necesaria y facilitar su acceso al medio de transporte, destinando asientos que estén próximos a los accesos, debidamente señalizados, asignando además el espacio necesario para la comodidad del pasajero y la ubicación de bastones, muletas u otro equipo especial.

Artículo 119. (Atención Preferencial)

I. Las personas con discapacidad o necesidades especiales, gozarán de atención preferente. Al efecto, los operadores de servicio para cada modalidad de transporte deberán priorizar la atención a dichos pasajeros y acompañantes para evitar que realicen cualquier tiempo de espera innecesario en la atención y prestación del servicio.

II. Asimismo, tendrán derecho a embarcar al medio de transporte en forma previa a cualquier otro pasajero.

III. Por seguridad del pasajero con discapacidad o necesidades especiales, el personal encargado en destino, determinará la conveniencia de desembarcarlo primero o al final del resto de los pasajeros.

Artículo 188. (Educación Vial)

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

Artículo 238. (Normas Técnicas)

I. Todos los operadores están obligados a cumplir requisitos y estándares de calidad, seguridad, circulación, vialidad y otros que sean aplicables según las disposiciones vigentes, en forma permanente y bajo su responsabilidad a fin de garantizar una prestación del servicio eficiente.

II. La calidad y seguridad del servicio deben garantizar la satisfacción de la usuaria y usuario en términos de cumplimiento de itinerarios, puntualidad, comodidad, atención e información al cliente, higiene, prevención de accidentes y otros aspectos técnicos establecidos de acuerdo a normativa específica para la implementación del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular.

Artículo 257. (Autorización Municipal)

Par II, inc. d) Certificado de aprobación de Revisión Inspección Técnica Vehicular que garantice el óptimo funcionamiento del motorizado.

2.4.4. Reglamento de Tránsito- Resolución Suprema No. 18744

Art. 223. (Transporte Urbano)

Esta clase de servicio se circunscribe al radio urbano y principalmente comprende: automóviles de alquiler (taxis y trufis), rápidos, micros, transporte colectivo de pasajeros, transporte urbano...

El Decreto Supremo N° 420 de febrero 03 de 2010, aprueba mecanismos de control, fiscalización y seguridad vial, en el sector de transporte automotor público terrestre de pasajeros, para disminuir el riesgo de accidentes de tránsito en las carreteras y caminos del

Estado Plurinacional de Bolivia, estableciendo las infracciones y sanciones ante el incumplimiento de los mismos.

El Decreto Supremo N° 659 de octubre 06 de 2010, reglamenta los mecanismos de control, fiscalización y seguridad vial en el sector de transporte automotor público terrestre de pasajeros, establecidos en el Decreto Supremo N° 0420, de febrero 03 de 2010.

2.4.6. La Autonomía, el Gobierno Municipal y el Transporte

En el marco de la ley 031, de autonomías y descentralización, las Competencias Exclusivas de los gobiernos municipales autónomos son:

Artículo 96. (Transportes)

VII. De acuerdo a la competencia exclusiva del Numeral, 18 Parágrafo I del Artículo 302, de la Constitución Política del Estado, los gobiernos municipales tienen las siguientes competencias exclusivas:

- 1. Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano.*
- 2. Efectuar el registro del derecho propietario de los vehículos automotores legalmente importados, ensamblados o fabricados en el territorio nacional. Los gobiernos municipales remitirán al nivel central del Estado, la información necesaria en los medios y conforme a los parámetros técnicos determinados para el establecimiento de un registro centralizado, integrado y actualizado para todo el país.*
- 3. Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana.*
- 4. Regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado.*

5. La competencia exclusiva municipal en transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano, se la ejercerá en lo que corresponda en coordinación con la Policía Boliviana.

Artículo 22. (Gobiernos Autónomos Municipales)

Los Gobiernos Autónomos Municipales tienen las siguientes competencias exclusivas:

- a) Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano en toda la jurisdicción municipal.*
- b) Efectuar el registro del derecho propietario de los vehículos automotores legalmente importados, ensamblados o fabricados en el territorio nacional. Los gobiernos autónomos municipales remitirán al nivel central del Estado, la información necesaria en los medios y conforme a los parámetros técnicos determinados para el establecimiento de un registro centralizado, integrado y actualizado para todo el país.*
- c) Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana.*
- d) Regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado.*
- e) El transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano, se lo ejercerá en lo que corresponda en coordinación con la Policía Boliviana.*
- f) Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos públicos locales.*
- g) Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar los caminos vecinales, en coordinación con los pueblos indígena originarios campesinos, cuando corresponda.*

CAPITULO III

MARCO INSTITUCIONAL SOBRE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ

3.1. GOBIERNOS MUNICIPALES

La competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales el “Transporte Urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano”, de igual manera y en el marco de lo establecido en el artículo 76 se establece que “El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La Ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores”. (GAMLP, Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, 2012)

“La implementación de un sistema integrado de transporte masivo, que otorgue al ciudadano un servicio de transporte público más eficiente, más barato que el actual”. (GAMLP, 2013, pág. 8)

3.2. MARCO DE POLITICAS

“El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, tiene como proyecto el Transporte Masivo Integrado, en la primera fase entra en funcionamiento el Bus La Paz Laderas, que cubriría las zonas más alejadas de la ciudad”. (GAMLP, Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, 2012)

3.3. PLANIFICACION DE TRANSPORTE

El Gobierno Municipal de La Paz, cuenta con el Plan Maestro Urbano de Tráfico y Transporte, estudio realizado en 1997 y constituye un instrumento técnico-científico de planificación a corto, mediano y largo plazo, orientando la política sectorial de la ciudad, en relación a los lineamientos estratégicos de uso de suelos y políticas de expansión urbana definidos por el municipio. La medida de reordenamiento del transporte público, que según lo planificado recién se pretende aplicar, tiene una fuerte resistencia por parte de los operadores a través de sus organizaciones, para lo que habrá que lograr mínimos niveles de consenso. (Vargas F. G., 2013)

“Existen tres formas de organización del transporte público:

- Empresas de transporte
- Sindicatos de transporte
- Cooperativas o asociaciones de transporte y operadores independientes”. (Vargas F. G., 2013)

3.4. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PARA LA PAZ

El gobierno Autónomo Municipal de La Paz tomó la responsabilidad de transformar el actual transporte público a través de una política integral partiendo de la constitución de una Autoridad Municipal en Transporte y la aprobación de la Ley Municipal de Transporte, que permitirán reordenar el sistema actual con los siguientes proyectos y acciones: (GAMLP, 2013, pág. 5)

3.5. SEMAFORIZACIÓN

El funcionamiento del Sistema del moderno Sistema de SemafORIZACIÓN, eficiente, moderno y con niveles óptimos de tecnología con el fin de garantizar orden, seguridad y fluidez en la circulación peatonal. o Contadores rojo y verde de la cuenta regresiva.

- Indicador de tiempos de cruce peatonal.
- Localizador sonoro para personas con capacidades diferentes.

- Monitoreo mediante registro de eventos del sistema y seguimiento de cámaras de video.
- Semáforos peatonales. (GAMLP, 2013, pág. 4)

3.6. PRIMERA LEY MUNICIPAL DE TRANSPORTE EN BOLIVIA

Con la promulgación de la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, cuenta con una norma que permitirá garantizar un servicio de transporte ordenado, que cumpla tarifas, rutas, recorridos y horarios con deberes y obligaciones de usuarios y transportistas. Además, garantiza la transformación de la ciudad al promover un moderno sistema de transporte masivo. (GAMLP, 2013, pág. 5)

3.7. EL SERVICIO DE TRANSPORTE LA PAZ BUS LADERAS

- Contempla rutas semi expresas que recorrerán desde zonas aledañas al centro de la ciudad con destino a las zonas alejadas y desatendidas de la ciudad.
- Existirán paradas fijas en las zonas alejadas.
- Capacidad de los buses: Mínimo para 55 personas.
- Cantidad de buses: 61 (primera etapa)
- El usuario realizará el pago del pasaje mediante una tarjeta inteligente que adquirirá previamente en comercios establecidos.
- Horarios de atención: Continuo. (GAMLP, 2013, pág. 4)

3.8. REGULACIÓN

Se creó la Dirección Especial de Movilidad, Transporte y Vialidad con tres unidades: Unidad Especial de Movilidad, Unidad Especial de Infraestructura y Señalización Vial y El Programa de Transporte Masivo.

La implementación de Guardia Municipal de Transporte, creada por la Ley Municipal 018 quienes depende de la Unidad Especial de Movilidad, tiene la función de educar y orientar a la ciudadanía sobre el correcto uso del espacio público, paradas de transporte, control del uso de cinturón de seguridad, control de tarifas establecidas, etc. (GAMLP, 2013, pág. 4)

3.9. EDUCACIÓN

El Proyecto Educadores Urbanos “Cebra”, dependiente de la Dirección de Cultura Ciudadana, forma parte esencial de este proceso de transformación en virtud a que la educación vial es vital para reordenar la ciudad y educar a los ciudadanos. Aprender a utilizar el sistema requerirá procesos de información, comunicación y educación. El artículo 83 de la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano hace referencia a la educación vial y la comunicación, tarea que estará encomendada a la Dirección de Cultura Ciudadana. (GAML, 2013, pág. 5)

3.10. MERCADO DE TRANSPORTE

El mercado de transporte tiene una naturaleza intangible y no es susceptible de ser fabricado. Se encuentra dentro de lo que es el mercado de servicios, que pertenece a empresas de servicios con fines de lucro, siendo la oferta el transporte y la demanda por servicios de consumo (familias y personas individuales). (Thompson, 2012)

Para un mejor estudio del mercado de transporte en la ciudad de La Paz en lo referente a demanda y oferta de transporte, se tomó en cuenta las principales variables que son:

a) POBLACION

La Paz es Sede de Gobierno del estado Plurinacional de Bolivia, centralizando casi la totalidad de la administración pública del Estado boliviano y donde se desarrolla gran parte de las actividades industriales, financieras, comerciales y culturales del país. Juntamente con El Alto como área metropolitana, conforman el conglomerado humano más importante del país con 2.741.554 habitantes. El sistema vial de la ciudad está constituido principalmente por el eje troncal que une El Alto con la zona sur. Se inicia con la Autopista La Paz – El Alto que es una vía de alta circulación de cuatro carriles y tiene pavimento rígido en buenas condiciones. A partir de la autopista la vía continúa con las avenidas Montes, Mariscal Santa Cruz, 16 de Julio y Villazón; en el sector entre Sopocachi y San Jorge la vía se divide en dos (Arce y 6 de agosto) y continúa descendiendo por las avenidas Hernando Siles, Ballivián y Muñoz Reyes. La vía varía en ancho, desde muy ancha en la zona central y Calacoto hasta relativamente angosta en ciertos sectores

de la bajada a Obrajes; al presente, todo el trayecto se encuentra asfaltado. Este eje troncal se complementa con otros ejes longitudinales paralelos y transversales de menor categoría que interconectan todas las zonas de la ciudad. (Vargas F. G., 2013)

b) LINEAS DE TRANSPORTE

En el caso de taxi y trufi, éstos están organizados también en sindicatos, aunque desde 1982 han ingresado muchos operadores independientes que realizan el servicio ocasionalmente. Pero a pesar de la desmonopolización del transporte público, no ha habido ingreso de operadores independientes a tiempo completo ni de empresas privadas. (Vargas A. L., 2014)

c) VEHICULOS DE SERVICIO PÚBLICO

“El servicio de transporte público es un elemento clave para el desarrollo de las sociedades y las ciudades. Es de especial importancia que esta prestación se ofrezca eficientemente y cubriendo las necesidades de traslado de toda la población”. (Vargas F. G., 2013)

3.11. ASPECTOS DE LA PROBLEMÁTICA RELACIÓN ENTRE CAMINOS Y AUTOMÓVILES

Desde esta perspectiva, las especificidades y los usos actuales del automóvil y de los caminos, estarían reflejando una compleja historia de inversiones de recursos (tanto públicos como privados), avances técnicos y tecnológicos, procesos de elección, preferencias, adaptación y apropiación de los grupos humanos respecto del automóvil que –por tanto– ya no puede ser considerado como un mero artefacto electro-mecánico sino más bien como un producto socio-cultural que ha llegado a ser calificado como uno de los rasgos más relevantes de las sociedades contemporáneas. (Banco Mundial, 1987)

“Desde sus inicios y en su evolución en el tiempo, el automóvil ha generado impactos significativos en los sistemas económicos, en los patrones residenciales y en la organización de las sociedades en general”. (Rode & Floater, 2014)

La importancia de la economía del petróleo puede ser considerada como un resultado de la consolidación del sistema del automóvil. La expansión del tamaño de las ciudades ha sido identificada como uno de los hitos en el desarrollo urbano y ésta suele ser explicada como un resultado del automóvil. (Butler, 1994)

3.12. CONSIDERACIONES DEL CASO BOLIVIANO

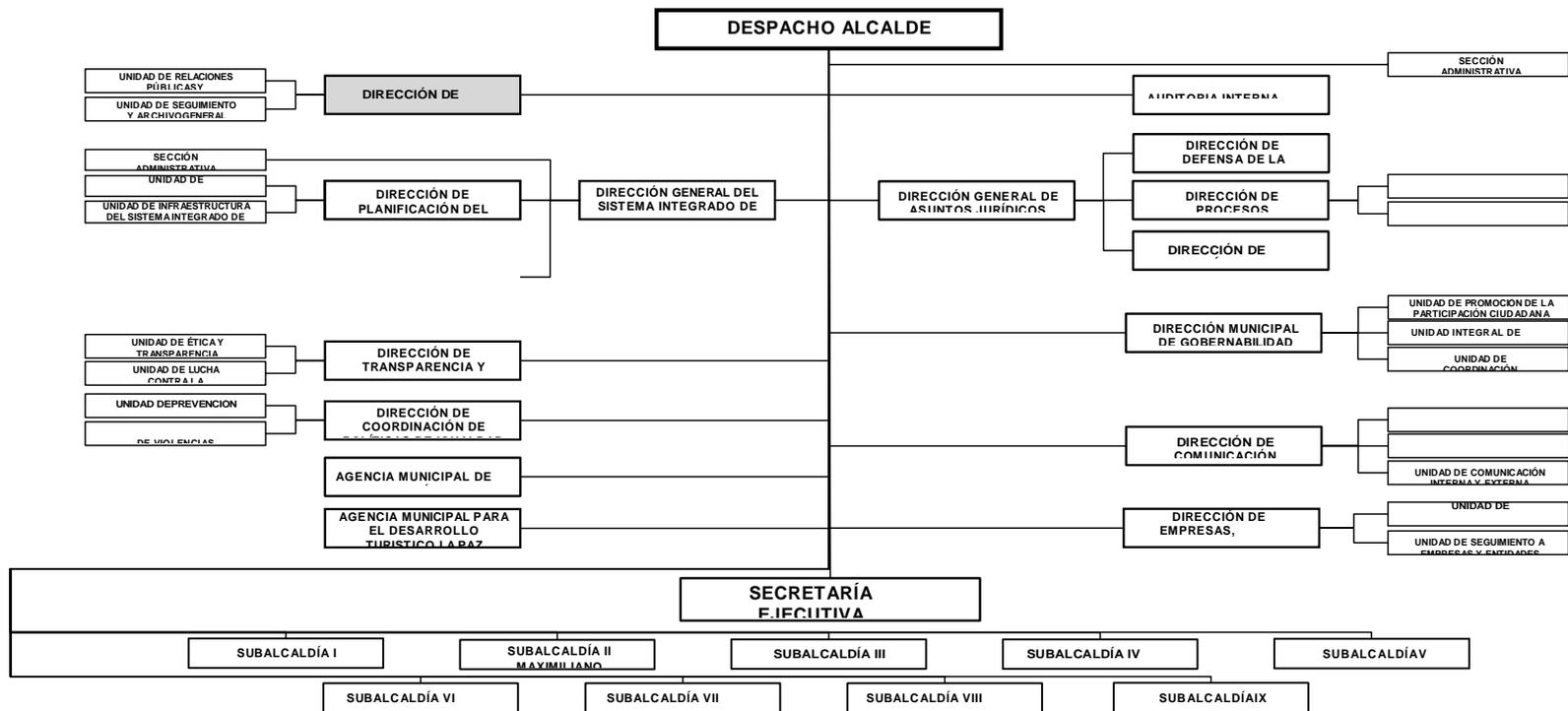
La expansión de las ciudades ha implicado la necesidad de adaptar los sistemas de transporte tanto público como privado, extendiendo rutas, generando nuevas líneas de manera casi espontánea y –por tanto– de manera ineficiente. La expansión urbana también ha generado cierta presión sobre los diferentes niveles de gobierno para la implementación de servicios básicos y –por supuesto– para la construcción y mejoramiento de los caminos, carreteras, avenidas, calles, etc., las cuales se han construido sobre escasas bases de planificación. (Rocha, 2010)

CAPÍTULO IV

MARCO INSTITUCIONAL DE TRANSPORTE DE LA PAZ

4.1. MANUAL DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES DEL ÓRGANO EJECUTIVO MUNICIPAL- GESTIÓN 2020

Ilustración 1 Organigrama del Transporte en La Paz



1. ANTECEDENTES

El Manual de Organización y Funciones es un instrumento técnico administrativo que tiene por objeto definir y formalizar el organigrama, dar a conocer la razón de ser, las relaciones inter e interinstitucionales, las funciones y atribuciones de las unidades organizacionales del Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.

El Manual de Organización y Funciones (MOF), es el resultado del diseño rediseño organizacional realizado en cumplimiento a lo establecido en el Reglamento Específico del Sistema de Organización Administrativa (RE – SOA) vigente del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.

2. BASE LEGAL

El Manual de Organización y Funciones se sustenta en las siguientes disposiciones legales:

- Constitución Política del Estado Plurinacional.
- Ley N° 031 Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez”.
- Ley N° 482 de Gobiernos Autónomos Municipales.
- Ley N° 1178 de Administración y Control Gubernamentales.
- Resolución Suprema N° 217055, que aprueba la Normas Básicas del Sistema de Organización Administrativa.
- Decreto Edil N° 001/2017 que aprueba el Reglamento Específico del Sistema de Organización Administrativa.

3. NATURALEZA Y FINALIDAD

La Ley N° 031 Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez”, establece en

su artículo 7, que:

- I. El régimen de autonomías tiene como fin distribuir las funciones político-administrativas del Estado, de manera equilibrada y sostenible en el territorio, para la efectiva participación de las ciudadanas y ciudadanos en la toma de decisiones, la profundización de la democracia y la satisfacción de las necesidades colectivas y del desarrollo socioeconómico integral del país.

- II. Los gobiernos autónomos como depositarios de la confianza ciudadana en su jurisdicción, deben prestar servicios a la misma, en este marco tienen los siguientes fines:
 1. Concretar el carácter plurinacional y autónomico del Estado en su estructura organizativa territorial.
 2. Promover y garantizar el desarrollo integral, justo, equitativo y participativo del pueblo boliviano, a través de la formulación y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos, concordantes con la planificación del desarrollo nacional.
 3. Garantizar el bienestar social y la seguridad de la población boliviana.
 4. Reafirmar y consolidar la unidad del país, respetando la diversidad cultural.
 5. Promover el desarrollo económico y armónico de departamentos, regiones, Municipios y territorios indígena originario campesinos, dentro de la visión cultural económica y productiva de cada entidad territorial autónoma.
 6. Mantener, fomentar, defender y difundir los valores culturales, históricos, éticos y cívicos de las personas, naciones, pueblos y las comunidades en su jurisdicción.
 7. Preservar, conservar, promover y garantizar, en lo que

corresponda, el medio ambiente y los ecosistemas, contribuyendo a la ocupación racional del territorio y al aprovechamiento sostenible de los recursos naturales en su jurisdicción.

8. Favorecer la integración social de sus habitantes, bajo los principios de equidad e igualdad de oportunidades, garantizando el acceso de las personas a la educación, a la salud y al trabajo, respetando su diversidad, sin discriminación y explotación, con plena justicia social y promoviendo la descolonización.
9. Promover la participación ciudadana y defender el ejercicio de los principios, valores, derechos y deberes, reconocidos y consagrados en la Constitución Política del Estado y la ley.

4. MISIÓN INSTITUCIONAL

Somos una entidad pública municipal autónoma progresista y generadora de valor público, cuya misión es mejorar la calidad de vida de los habitantes del Municipio de La Paz, generando y ejecutando políticas de desarrollo integral en corresponsabilidad con su comunidad, administrando su territorio y prestando servicios con transparencia, equidad, calidad y calidez; con servidores públicos municipales motivados, comprometidos y con solvencia técnica.

5. VISIÓN INSTITUCIONAL

El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, es una entidad vanguardista, moderna y competitiva, referente a nivel Nacional e Internacional en la prestación de servicios públicos, que mejoran la calidad de vida y promueve el desarrollo integral de sus habitantes y su entorno; reconociendo, respetando y gestionando su diversidad e interculturalidad; con talento humano solidario, motivado, comprometido y competente, que forma parte de una institucionalidad fortalecida, con práctica democrática y participativa, y que ejerce plenamente su autonomía.

- | | |
|--|---|
| 1. Nivel Jerárquico | EJECUTIVO |
| 2. Dependencia Directa
MUNICIPAL | DESPACHO DEL ALCALDE |
| 3. Ejerce Autoridad Lineal | SECCIÓN ADMINISTRATIVA
FINANCIERA
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DEL
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE
DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE
CALIDAD DEL SISTEMA
INTEGRADO DE TRANSPORTE |
| Ejerce Autoridad Funcional | SERVICIO DE TRANSPORTE
MUNICIPAL |
| 4. Relaciones Intrainstitucionales | |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Con todas las unidades organizacionales del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. - Con el Servicio de Transporte Municipal. |
| 5. Relaciones Interinstitucionales | |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Organismos de cooperación internacional, nacional y/o local. - Organizaciones y asociaciones nacionales e internacionales de promoción de sistemas integrados de transporte y/o similares. - Instancias sectoriales subnacionales y nacionales relacionadas a la planificación, implementación y puesta en marcha de sistemas integrados de transporte. |

- Empresas proveedoras de bienes y/o servicios.
- Dirección Nacional de Tránsito.
- Organizaciones de la Sociedad Civil.
- Otras instancias, instituciones u organizaciones públicas y/o privadas relacionadas con sus funciones.
- Comités relacionados al Sistema Integrado de Transporte.
- Otras organizaciones y/o instituciones relacionadas.

6. Razón de ser de la Unidad Organizacional

Planificar e implementar el sistema integrado de transporte multimodal eficiente, que contribuya a la mejora de la calidad de vida de la población de la ciudad de La Paz coordinando el Transporte Municipal Masivo y el Transporte Colectivo Municipal.

7. Funciones y Atribuciones Específicas

- a. Planificar y ejecutar el Sistema Integrado de Transporte y el desarrollo del Servicio de Transporte Municipal en el marco de la Planificación Municipal y el Programa de Gobierno.
- b. Planificar y ejecutar la infraestructura para el Transporte Masivo Municipal y Transporte Colectivo Municipal.
- c. Contribuir al fortalecimiento y promoción del Sistema Integrado de Transporte Multimodal en el marco de una movilidad urbana sustentable.
- d. Coordinar y promover acciones, políticas y planes que fortalezcan al Sistema Integrado de Transporte y al Servicio de Transporte Municipal.
- e. Supervisar acciones orientadas a mejorar la calidad del Servicio de Transporte Municipal en las unidades organizacionales bajo su dependencia.
- f. Promover y coordinar la implementación de políticas y normas para

mejorar la eficiencia del servicio y el desarrollo del talento de La Paz BUS.

- g. Brindar servicios de información y orientación al ciudadano de La Paz BUS.
- h. Administrar el sistema de atención al ciudadano de La Paz BUS.
- i. Efectuar la supervisión y seguimiento de la calidad del servicio en coordinación con el Servicio de Transporte Municipal.
- j. Coordinar con las instancias correspondientes la atención de conflictos sociales relacionados a la operación del Servicio de Transporte Municipal y generar procesos de diálogo en coordinación con el Servicio de Transporte Municipal y otras unidades organizacionales del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.
- k. Implementar y administrar sistemas de tecnologías de información para mejorar la operación y calidad del Sistema Integrado de Transporte y Servicio de Transporte Municipal tanto para el usuario interno y el externo.
- l. Promover la comunicación estratégica, relaciones públicas y procesos educativos para la implementación del Sistema Integrado de Transporte y el Servicio de Transporte Municipal.
- m. Resguardar la legalidad de todas las disposiciones y acciones administrativas efectuadas por la Dirección General del Sistema Integrado de Transporte, brindando asesoramiento técnico y jurídico a sus diferentes reparticiones.
- n. Atender en coordinación con el Servicio de Transporte Municipal la ejecución de las pólizas de seguro por siniestros ocurridos en el desarrollo del servicio.
- o. Brindar asesoramiento integral al Servicio de Transporte Municipal para la implementación del Sistema Integrado de Transporte.
- p. Coordinar la implementación de acciones en seguridad industrial y salud ocupacional para el Servicio de Transporte Municipal.
- q. Verificar la correcta aplicación y cumplimiento de leyes, reglamentos,

instructivos, normas, procedimientos y controles internos de administración, tanto de orden general como propios de la entidad.

- r. Cumplir con principios, normas generales y básicas de Control Interno Gubernamental.
- s. Administrar el Sistema de Procesos y Procedimientos de su unidad organizacional.
- t. Otras que le sean asignadas por la autoridad superior.

1. **Nombre de la Unidad Organizacional** SECCIÓN ADMINISTRATIVA
FINANCIERA

2. **Nivel Jerárquico** OPERATIVO

3. **Dependencia Directa** DIRECCIÓN GENERAL DEL
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE

4. **Ejerce Autoridad Lineal** NINGUNA

5. **Relaciones Intrainstitucionales**
 - Con todas las unidades dependientes de su unidad organizacional.
 - Dirección de Licitaciones y Contrataciones.
 - Dirección de Administración General.
 - Secretaría Municipal de Finanzas.
 - Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo.

6. **Relaciones Interinstitucionales**
 - Contraloría General del Estado.
 - Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.
 - Proveedores, acreedores y contratistas.
 - Otras organizaciones y/o instituciones relacionadas.

7. **Razón de ser de la Unidad Organizacional**

Procesar y ejecutar la gestión administrativa y financiera de su unidad organizacional, referida a los Sistemas de Programación de Operaciones, Sistemas Financieros de

Presupuesto, Contabilidad Integrada y Tesorería, Administración de Bienes y Servicios, aplicando las disposiciones emanadas por los Órganos Rectores y normativa específica emitida por los Gerentes de Sistemas del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.

8. Funciones y Atribuciones Específicas

- a. Revisar y verificar, la consistencia y coherencia de la información y datos cargados en el Sistema de Inversión Municipal relativos a la unidad organizacional de acuerdo a normativa vigente.
- b. Coordinar con la Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo y la Secretaría Municipal de Finanzas en el marco del Plan Operativo Anual y Presupuesto, para reformulados, traspasos y registro de avance administrativo físico y financiero en los casos que corresponda.
- c. Dar cumplimiento a la normativa tributaria emitida por el Servicio de Impuestos Nacionales y Secretaría Municipal de Finanzas en coordinación con las unidades ejecutoras.
- d. Coadyuvar a las autoridades para la correcta aplicación de las partidas por objeto de gasto cumpliendo con el Clasificador Presupuestario vigente en la Formulación del Presupuesto Institucional y sus modificaciones presupuestarias.
- e. Efectuar el seguimiento de la ejecución presupuestaria otorgando información a la Máxima Autoridad de su Dirección Administrativa para la toma de decisiones.
- f. Verificar el adecuado registro de las operaciones financieras presupuestarias y patrimoniales en el Sistema de Gestión Pública (SIGEP) en el marco de la Ley 1178 de Administración y Control Gubernamentales y disposiciones reglamentarias de la Secretaría Municipal de Finanzas.
- g. Cumplir en coordinación con las unidades ejecutoras los términos de convenios y/o contratos por recursos recibidos por financiamiento externo e interno (donaciones, transferencias, créditos) de las disposiciones emitidas

por el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, Ministerio de Planificación del Desarrollo e instrucciones de los organismos y/o entidades financiadoras.

- h. Cumplir y hacer cumplir el Instructivo para Fondo Rotativo y Caja Chica del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.
- i. Cumplir con el Instructivo para Pago de Obligaciones del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.
- j. Cumplir con las actividades y plazos establecidos en el Instructivo de Cierre Presupuestario y Contable de la Gestión Fiscal correspondiente.
- k. Archivar y salvaguardar la documentación de respaldo correspondiente a procesos de pago (devengado, fondo rotativo y caja chica), independientemente de que dicho procesamiento, sea a través de recursos informáticos y/o manuales, de acuerdo a disposiciones de archivo establecidas para rendición de cuentas de los recursos recibidos y ejecutados, uso y verificación por parte de personas e instituciones señaladas por Ley.
- l. Presentar propuestas a la Máxima Autoridad de su Dirección Administrativa, para la implantación de controles internos, en caso de haberse identificado riesgos en la generación de las operaciones financieras.
- m. Coordinar con las unidades organizacionales involucradas y efectuar seguimiento a la implantación de las recomendaciones emitidas por los entes fiscalizadores (Auditoría Interna, Contraloría General del Estado y Auditores Externos), en el marco de sus competencias.
- n. Registrar los recursos percibidos en el sistema de recaudaciones y realizar el depósito de los montos recaudados en el sistema bancario efectuando el seguimiento, en coordinación con sus unidades recaudadoras, en los casos que corresponda.
- o. Efectuar el control de los ingresos, así como del respaldo documental de las operaciones internas, emitiendo informes, en los casos que corresponda.
- p. Efectuar el registro y control de información en el Sistema de Indicadores

Diarios de Gestión (SIDIG), en los casos que corresponda.

- q. Validar el Programa Anual de Contrataciones y sus modificaciones elaborado por las unidades solicitantes.
- r. Llevar adelante los procesos de contratación de bienes, obras, servicios generales y de consultoría, de acuerdo a la normativa vigente en forma desconcentrada.
- s. Registrar oportunamente en el SICOES las modificaciones de contratos efectuadas en su unidad organizacional.
- t. Remitir oportunamente los documentos de garantía, emergentes de procesos de contratación a la Dirección de Licitaciones y Contrataciones para su custodia, debiendo solicitar su renovación, liberación y/o ejecución de acuerdo a normativa vigente, previo requerimiento de las unidades ejecutoras, en los casos que corresponda.
- u. Cumplir con los plazos establecidos en la normativa vigente para la remisión a la Dirección de Licitaciones y Contrataciones, de documentación a ser enviada a la Contraloría General del Estado.
- v. Coadyuvar a la Dirección de Licitaciones y Contrataciones en las actividades para la protocolización de contratos ante la notaria de gobierno, en los casos que corresponda.
- w. Remitir los procesos de contratación y las modificaciones de contrato en forma oportuna a la Dirección de Licitaciones y Contrataciones, para su custodia y remisión a las instancias correspondientes.
- x. Remitir oportunamente a la Dirección de Licitaciones y Contrataciones la documentación de resolución de contratos u órdenes de compra o de servicio dejadas sin efecto, para el registro correspondiente.
- y. Remitir los reportes relacionados con consultorías individuales de línea y por producto en forma oportuna a la Dirección de Licitaciones y Contrataciones, para su posterior envío al Viceministerio del Tesoro y Crédito Público.
- z. Emitir copias legalizadas de contratos, órdenes de compra, órdenes de

servicio, modificaciones de contratos (contratos modificatorios y órdenes de cambio) y listados de control de documentos que se encuentren bajo su custodia a requerimiento de sus unidades solicitantes.

- aa. Resguardar los documentos generados en la administración de almacenes de acuerdo a normativa vigente.
- bb. Efectuar el control, seguimiento y administración de los almacenes de bienes de consumo de su unidad organizacional.
- cc. Coadyuvar en el control, seguimiento y administración de los bienes de uso conforme a normativa vigente, en coordinación con la Unidad de Bienes Muebles, en los casos que corresponda.
- dd. Gestionar ante la Máxima Autoridad de la unidad organizacional los medios, equipamiento e infraestructura necesaria para proporcionar las medidas de salvaguarda de los bienes de consumo.
- ee. Coordinar con la Dirección de Administración General y las unidades ejecutoras, la incorporación de los activos adquiridos, transferidos o donados a la unidad organizacional.
- ff. Coordinar con las unidades ejecutoras el mantenimiento de los activos fijos pertenecientes a la unidad organizacional y coordinar con la Dirección de Administración General, la baja cuando corresponda.
- gg. Administrar y controlar la provisión de combustible para los vehículos administrativos asignados a la unidad organizacional, en los casos que corresponda.
- hh. Controlar el uso adecuado y mantenimiento de los vehículos designados a la unidad organizacional, en los casos que corresponda.
- ii. Ejecutar los gastos de servicios generales institucionales del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en los casos que corresponda.
- jj. Otorgar documentación e información administrativa y financiera a los Entes Fiscalizadores, en los casos que corresponda.
- kk. Verificar la consistencia de la documentación de respaldo de los procesos administrativos financieros efectuados y asegurar el correcto resguardo y

archivo de la misma.

- ll. Cumplir, hacer cumplir y difundir los instructivos, circulares y comunicados a las unidades ejecutoras de su unidad organizacional, emitidos por la Secretaría Municipal de Finanzas, Secretaria Municipal de Planificación para el Desarrollo, Dirección de Administración General y la Dirección de Licitaciones y Contrataciones, en el marco de la normativa vigente.
- mm. Aplicar controles internos en las operaciones financieras de las diferentes unidades ejecutoras dependientes de su Dirección Administrativa, en el marco de los Principios, Normas Generales y Básicas de Control Interno Gubernamental.
- nn. Aplicar la normativa municipal y nacional referente a los Sistemas de Administración y Control Gubernamentales en el marco de sus competencias.
- oo. Precautelar la transparencia de los procesos y procedimientos, cumpliendo con la política institucional de “Cero Tolerancia a la Corrupción” en el marco de sus competencias.
- pp. Otras que le sean asignadas por la autoridad superior.

- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1. Nivel Jerárquico | EJECUTIVO |
| 2. Dependencia Directa | DIRECCIÓN GENERAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE |
| 3. Ejerce Autoridad Lineal | UNIDAD DE PLANIFICACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
UNIDAD DE INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE |

4. Relaciones Intrainstitucionales

- Con todas las unidades organizacionales del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz a través de su Dirección General.
- Con todas las unidades organizacionales dependientes de su Dirección General.
- Con el Servicio de Transporte Municipal.

5. Relaciones Interinstitucionales

A través de su Dirección General se relaciona con:

- Comités relacionados al Sistema Integrado de Transporte.
- Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes.
- Organismos de cooperación internacional, nacional y/o local.
- Empresas proveedoras de bienes y/o servicios.
- Dirección Nacional de Tránsito.
- Otras instancias, instituciones u organizaciones públicas y/o privadas relacionadas con sus funciones.
- Agencias de Cooperación.

- Otras organizaciones y/o instituciones relacionadas.

6. Razón de ser de la Unidad Organizacional

Planificar y desarrollar el Sistema Integrado de Transporte de acuerdo a la planificación municipal y promoviendo la movilidad urbana sostenible, así como implementar y mantener su infraestructura, para mejorar la calidad de vida de la población del Municipio de La Paz.

7. Funciones y Atribuciones Específicas

- a. Planificar e implementar de manera escalár el Sistema Integrado de Transporte Multimodal.
- b. Planificar el desarrollo y crecimiento del Servicio de Transporte Municipal en cuanto a la implementación de rutas en el marco de la Planificación Municipal en coordinación con el Servicio de Transporte Municipal.
- c. Diseñar e implementar proyectos de infraestructura para el Transporte Masivo Municipal y Transporte Colectivo Municipal.
- d. Coordinar y desarrollar acciones necesarias para mantener la infraestructura acorde a las características y necesidades de la administración y operación del Sistema Integrado de Transporte y el Servicio de Transporte Municipal.
- e. Gestionar acciones necesarias para la implementación de infraestructura complementaria o relacionada al Sistema Integrado de Transporte y al Servicio de Transporte Municipal.
- f. Gestionar con las instancias internas y externas del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, la consecución del Sistema Integrado de Transporte en el marco de la planificación, normativa municipal y movilidad urbana.
- g. Otras determinadas en reglamentación específica.
- h. Otras que le sean asignadas por la autoridad superior.

1. **Nombre de la Unidad Organizacional** UNIDAD DE
INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA
INTEGRADO DE TRANSPORTE
2. **Nivel Jerárquico** OPERATIVO
3. **Dependencia Directa** DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN
DEL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE
4. **Ejerce Autoridad Lineal** NINGUNA

5. **Relaciones Intrainstitucionales**

- Con todas las unidades organizacionales del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz a través de su Dirección.
- Con todas las unidades organizacionales dependientes de su Dirección.

6. **Relaciones Interinstitucionales**

A través de su Dirección se relaciona con:

- Organismos de cooperación internacional, nacional y/o local.
- Empresas proveedoras de bienes y/o servicios.
- Dirección Nacional de Tránsito.
- Comités relacionados al Sistema Integrado de Transporte.
- Otras organizaciones y/o instituciones relacionadas.

7. **Razón de ser de la Unidad Organizacional**

Diseñar e implementar la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte y

del Servicio de Transporte Municipal.

8. Funciones y Atribuciones Específicas

- a. Diseñar y dotar de infraestructura para la implementación y operación del Transporte Masivo Municipal y Transporte Colectivo Municipal.
- b. Promover la generación de infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte con un enfoque de movilidad urbana sostenible.
- c. Coordinar y ejecutar los trabajos complementarios con maquinaria y equipo para el Sistema Integrado de Transporte y el Servicio de Transporte Municipal.
- d. Coordinar con las instancias internas y externas del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz la consecución del Sistema Integrado de Transporte en cumplimiento a la planificación, normativa municipal y movilidad urbana.
- e. Coordinar con las unidades organizacionales del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz relacionadas a la ejecución de obras.
- f. Planificar y ejecutar el mantenimiento de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte.
- g. Otras determinadas en reglamentación específica.
- h. Otras que le sean asignadas por la autoridad superior.

1. **Nombre de la Unidad Organizacional** UNIDAD DE COMUNICACIÓN Y RELACIONES PÚBLICAS
2. **Nivel Jerárquico** OPERATIVO
3. **Dependencia Directa** DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE CALIDAD DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
4. **Ejerce Autoridad Lineal** NINGUNA
5. **Relaciones Intrainstitucionales**

- Con todas las unidades organizacionales del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz a través de su Dirección.
- Con todas las unidades organizacionales dependientes de su Dirección.

6. Relaciones Interinstitucionales

A través de su Dirección se relaciona con:

- Medios de comunicación nacional e internacional.
- Direcciones de comunicación y relaciones públicas de otros gobiernos subnacionales.
- Dirección General de Estrategias Comunicacionales.
- Organismos de cooperación internacional, nacional y/o local.
- Empresas proveedoras de bienes y/o servicios.
- Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial.
- Organismos de participación y control social.
- Otras instancias, instituciones u organizaciones públicas y/o privadas relacionadas con sus funciones.
- Otras organizaciones y/o instituciones relacionadas.

7. Razón de ser de la Unidad Organizacional

Promover la comunicación estratégica, las relaciones públicas y los procesos educativos para la implementación del Sistema Integrado de Transporte y el Servicio de Transporte Municipal.

8. Funciones y Atribuciones Específicas

- a. Coordinar la planificación y gestión de las relaciones públicas, el plan de medios de publicidad, programas de educación y tareas de portavoz de La Paz BUS.
- b. Coordinar y desarrollar, con las instancias del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, las estrategias de comunicación y de relaciones públicas de La Paz BUS.
- c. Planificar, programar y coordinar campañas comunicacionales, promocionales y de difusión de las actividades de La Paz BUS.
- d. Diseñar y producir material promocional del Servicio de Transporte Municipal en sus diferentes componentes coordinando con la Dirección de Comunicación Social.
- e. Administrar y gestionar las redes sociales de La Paz BUS, coordinando con el Servicio de Transporte Municipal y la Unidad de Atención al Cliente y Tecnologías, según los parámetros establecidos por la Dirección de Comunicación Social.
- f. Planificar y ejecutar actividades y programas educativos para la implementación del Sistema Integrado de Transporte y el Servicio de Transporte Municipal.
- g. Otras determinadas en reglamentación específica.
- h. Otras que le sean asignadas por la autoridad superior.

CAPITULO V

DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

ACTUAL EN BOLIVIA

5.1. ESTRUCTURA ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

Antes de referirse a los diferentes modos de transporte, resulta importante puntualizar las Reformas Estructurales que se han operado en Bolivia durante los últimos años, consistentes básicamente en la transferencia de bienes y servicios del sector público al sector privado, bajo diferentes modalidades, y que particularmente en el área del transporte se han producido tanto a nivel empresarial como de entidades sectoriales, a través de medidas de descentralización y desregulación.

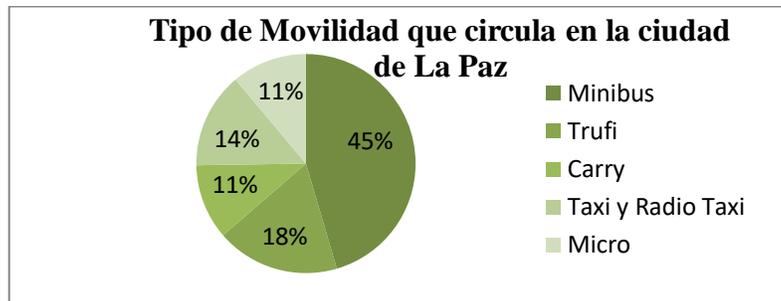
Las reformas indicadas se han complementado con la creación de organismos reguladores del sector, como la Superintendencia de Transportes, habiéndose aprobado así mismo, otros sistemas de financiamiento para la construcción o mantenimiento de obras de infraestructura y de servicios del sector, como la Ley General de Concesiones de Obras Públicas de Transporte.

La Crisis Del Sector De Transporte Público en El Municipio De La Paz tiene las siguientes características; la deficiencia del servicio otorgado a la población y la baja o nula regulación por parte del Estado. “Hay 224 vehículos por cada 1.000 habitantes, existen 540 líneas de servicio de Transporte Público, de la cuales 221 son metropolitanas, 329 son urbanas. El 45,5% tiene como ruta para circular el Centro de la ciudad, por la plaza Mayor y la avenida Mariscal Santa Cruz”⁷. Con relación al tipo de vehículos que prestan el servicio de Transporte Público se tiene que “un mayor porcentaje son minibuses 45%, seguido por Trufis 18%, carrys 11%, taxis y radio taxis

⁷ razon.com/ciudades/Investigacion-Alcaldia-Paz-vehiculos-habitantes-224_0_2541345872.html publicado por Guadalupe Tapia en fecha 07 de agosto de 2016

con el 14% y por último los micros con 11%”⁸. El cuadro N° 3 muestra gráficamente estos datos.

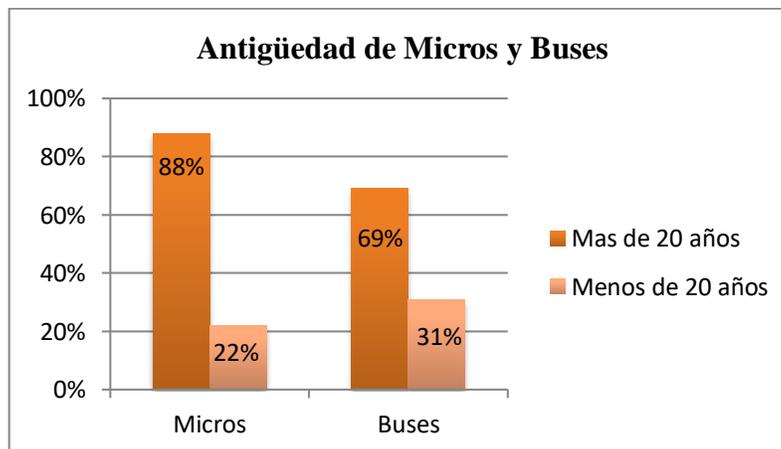
Cuadro 1 Tipos de movilidades en La Paz



Fuente: Elaboración Propia

Con referencia a la antigüedad de los vehículos que prestan el servicio de Transporte Público en la ciudad de La Paz, se tiene que “los micros, tienen antigüedades mayores de 20 años (el 88%). En cuanto a buses, el 69% tiene una antigüedad mayor a los 20 años”⁹. El cuadro N° 4 refleja estos datos.

Cuadro 2 Antigüedad de Buses y Micros



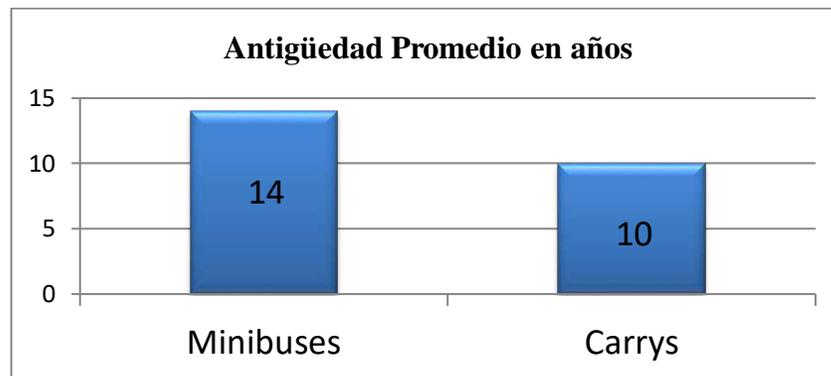
Fuente: Elaboración Propia

⁸ Según la investigación “Movilidad intraurbana en la región metropolitana de La Paz” realizada por la Secretaría Municipal de Planificación de la Alcaldía de la ciudad de La Paz.

⁹ Según la investigación “Movilidad intraurbana en la región metropolitana de La Paz” realizada por la Secretaría Municipal de Planificación de la Alcaldía de la ciudad de La Paz.

Respecto a la antigüedad de los minibuses y carrys “los minibuses tienen un promedio de antigüedad de 14 años y los carrys tienen una antigüedad promedio de 10 años”¹⁰. El cuadro N° 5 ilustra estos datos.

Cuadro 3 Antigüedad de Minibuses y Carrys



Fuente: Elaboración Propia

5.2. TRANSPORTE TERRESTRE

5.2.1. Transporte Urbano

Servicios logísticos complementarios al transporte. Son todas las actividades conexas o auxiliares que están relacionadas con el servicio de transporte, incluidas la recepción, depósito temporal, tránsito, reexpedición y salida de mercancías de depósitos aduaneros y de zonas francas, y que no están comprendidas en lo referido a infraestructura o a los servicios propios de la actividad de transporte.

a) Condiciones De Seguridad

Sistema de revisión técnica vehicular. Conjunto de entidades, operaciones e instalaciones destinadas a reducir las fallas mecánicas a través de la verificación y

¹⁰ Según la investigación “Movilidad intraurbana en la región metropolitana de La Paz” realizada por la Secretaría Municipal de Planificación de la Alcaldía de la ciudad de La Paz.

evaluación del estado técnico de los vehículos, mejorar la seguridad vial, mejorar la capacidad de operación del vehículo, reducir las emisiones contaminantes y comprobar la idoneidad de uso.

Está en mi análisis es la más importante ya que si en la misma se pondría énfasis por parte de la Policía Nacional conjuntamente con la Alcaldía podrían mejorar el transporte público ya que con la misma se tendría un carro seguro y al mismo tiempo como porque se contaría con todo lo que se necesita al momento de usar este medio de transporte.

Pero en la realidad este sistema de revisión técnica es manipulable con la corrupción de ambas partes quienes deberían ser conscientes a la hora de realizar la misma, ya que mi persona pudo evidenciar que existen casos donde los mismos policías juntamente a los choferes pactan las imperfecciones que tienen las mismas con un monto de dinero que es pedido por la otra parte, de esta misma forma poniendo inseguridad para el usuario del mismo al no contar con lo que manda ley.

5.2.2. Transporte por Carretera

El sistema de carreteras en Bolivia se clasifica en tres grupos de vías de acuerdo a su importancia y nivel de servicio:

La Red Fundamental, la Complementaria y la Vecinal. Según el tipo de superficie de rodadura se tienen carreteras con pavimento, grava y de tierra. De acuerdo al último informe estadístico vial del Servicio Nacional de Caminos (1996) el parque vehicular a nivel nacional es de 524.907 vehículos, de los cuales aproximadamente 65% son livianos, 5% ómnibuses, 14% son camiones y el restante 16% está conformado por motocicletas y otros. El transporte por carretera juega un rol preponderante en el crecimiento económico de Bolivia, particularmente por constituir un factor crítico para el desarrollo de los sectores productivos, en especial los de agricultura e industria. Así

mismo por constituir un medio incuestionable para el desarrollo de la integración física entre los países de la subregión.

La red de carreteras tiene una longitud de 53.153 Km (1996) de los cuales 7.602 Km corresponden a la Red Fundamental, 6.091 Km a la Red Complementarias y 39.460 Km a la Red Vecinal. Los servicios del transporte carretero los efectúa el sector privado a través de empresas y operadores individuales, dependiendo de que los servicios se ejecuten a nivel interdepartamental, interprovincial o Internacional.

5.2.3. Educación Vial

Si bien existe normativa vigente en nuestro País que regula la educación vial, la misma no es tan eficaz a la hora de la practica ya que se puede observar en nuestras vidas cotidianas que en la mayoría de los casos los usuario como los choferes hacen caso omiso de las mismas, porque no respetan señalización mucho menos la normativa, pero claro esto no sucede en la totalidad de los casos como en toda regla siempre existirá la acepción y eso es evidente.

El objetivo primordial de la Educación Vial, es promover concientemente el aprendizaje y cumplimiento de normas y reglamentos en materia vial, la cual está relacionada con la autoestima, el respeto a los valores humanos que promueven los principios de convivencia social, así como la consolidación de una cultura ciudadana, que implique el reconocimiento de derechos, deberes y obligaciones, como base de respeto al estado de derecho, las instituciones y sus autoridades.

5.2.4. Uso del cinturón de seguridad

De conformidad a normas internacionales y disposiciones del Organismo Operativo de Tránsito, el uso del cinturón de seguridad es obligatorio para el conductor y los ocupantes del vehículo. Así mismo de acuerdo a estadísticas y pruebas realizadas, se ha

llegado a establecer que la gravedad de las lesiones en un accidente de tránsito se ha reducido en un 80 % gracias al cinturón de seguridad.

En nuestra realidad el uso del cinturón es algo utópico ya que en el diario vivir no se puede encontrar a un chofer ni a los usuarios con el cinturón de seguridad porque la misma no es concientizado por los encargados como ser la Alcaldía, Municipios y la Policía Nacional , pero no dejando de lado a los dirigentes de los diferentes sindicatos quienes deberían concientizar al uso de la misma dando sanciones pecuniarias que los mismo podrían ser de mucha ayuda al momento de la seguridad del usuario y de los mismos.

Todos los mismos son responsables de una seguridad vial porque son los directores usuarios de la misma.

Vehículo

Todo medio de transporte para personas, semovientes o cosas por una vía terrestre

Vías

La vía pública es la superficie de uso público abierta a la circulación de peatones, vehículos y semovientes. En su integridad las vías Urbanas o Rurales abiertas a la circulación, sea que hayan sido construidas por el estado o por personas particulares, son de uso público.

Las vías públicas Se denominan vías públicas las áreas públicas destinadas al tránsito de personas y de vehículos. Por vehículos deben entenderse también los de tracción humana y animal, además de los automóviles o motorizados.

Las vías públicas se dividen en: Vías Urbanas: Avenidas o calles (dentro de la ciudad).

La Salud En El Transporte

Los diferentes maltratos que sufren los usuarios de transporte público son los siguientes:

- Maltrato
- Mal Olor
- Suciedad
- Trancaderas
- Constantes Peleas
- Incomodidad Por Exceso De Pasajeros

5.2.5. El estrés

Es considerado como un estado de cansancio mental provocado por la exigencia de un rendimiento muy superior al normal; suele provocar diversos trastornos físicos y mentales. A partir de esta definición, podemos decir que el estrés modula en gran medida la forma de conducir de las personas y es la causa de un número considerable de hechos de tránsito. De aquí se extrae a los conductores estresados que forman parte de la clasificación de los conductores por la actitud que demuestran frente al volante. Sin embargo, ninguna normativa de tránsito contempla explícitamente al estrés como un elemento que genera incapacidad para la conducción, y teniendo en cuenta las reflexiones presentes, el estrés debería ser considerado como un factor relevante de riesgo para los siniestros viales.

5.2.6. La Depresión Y La Ansiedad

Tienen un efecto similar, aunque aparecen tipificadas como trastornos psicológicos en los sistemas convencionales de clasificación de las enfermedades mentales, también deberían ser objeto de atención y motivo suficiente para adoptar precauciones o medidas especiales en situaciones de interacción con la conducción de vehículos.

En conversaciones casuales sostenidas con varios conductores, se reconoce la existencia de estos males y la automedicación o la práctica tradicional del “acullico” para tratar la depresión, la ansiedad, los trastornos del sueño o para relajarse o dormir. Se trata de un dato muy relevante, dadas las grandes repercusiones que los efectos secundarios de estos fármacos tienen para la conducción. En gran parte de los casos, el “paciente” desconoce el riesgo potencial de esos medicamentos, puesto que con frecuencia el personal de farmacias no informa sobre los efectos que causa la ingesta de estos medicamentos sobre la capacidad para conducir.

Entonces se puede afirmar que no existe una concienciación clara sobre el efecto de las alteraciones psicológicas y mentales (especialmente la depresión, la ansiedad y el estrés) sobre la capacidad de conducción y las consecuencias que ello supone para uno mismo y para el resto del entorno.

Seguro que alguna vez se ha indispuerto mientras conducía, ya sea física o psicológicamente, ¿qué hizo? ¿Detuvo el vehículo o continuó su recorrido?

Si considera que padece alguno de estos malestares, consulte a un médico, no se auto medique, estaría poniendo en riesgo su vida y la de los demás.

Por tanto, podemos concluir que es necesario reconocer y ser conscientes del peligro que generan estas patologías psicofísicas, dejando de lado la necesidad imperiosa de cumplir obligaciones laborales y/o personales que lo pueden llevar a conducir, aun cuando piense que no está en condiciones para ello.

La contaminación del aire produce varios efectos en la salud de la población, como problemas en el sistema respiratorio, alergias en el sistema inmunológico, piel y tejidos mucosos y efectos cancerígenos. Los más vulnerables a contraer estos males son: adultos mayores, niños en desarrollo y mujeres embarazadas.

El 38% del transporte público es ilegal Sólo el 61,9% del transporte público en La Paz cuenta con autorización para prestar el servicio, pero el 38,1% trabaja sin permiso y es informal.

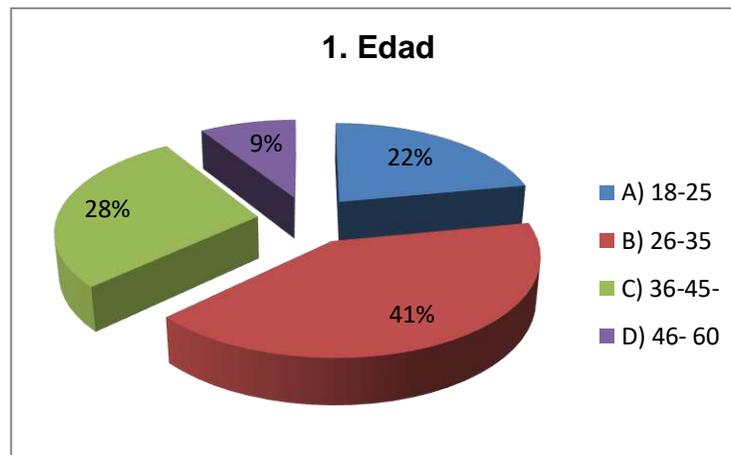
5.2.7. Contaminación En El Transporte Público

La contaminación ambiental es provocada por el medio de transporte con el 80% de los vehículos del transporte público de La Paz, los mismos en la mayoría de los casos están en mal estado y viejos los mismo contaminan.

CAPÍTULO VI

MARCO PRÁCTICO: RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS

Cuadro 4 Edad de las personas encuestadas



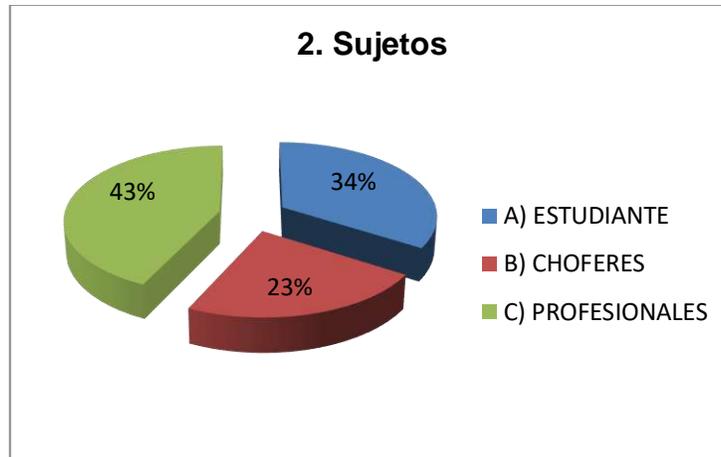
Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Es primordial saber que, a la muestra de la población de la investigación, se establezcan parámetros esenciales en referencia a las edades que fueron participes de la recolección de los resultados, que a continuación se detallan:

Para ello, se sostiene que se encuestaron a 100 personas, entre ellas hombres y mujeres, misma efectivizarían del instrumento del cuestionario, fue practicado en el centro de la ciudad de La Paz, para contar con datos aleatorios. Asimismo, se observa que el 41%, la participación de personas que se encuentran en las edades de 26 a los 35 años, por su parte el 28% son personas que se encuentran en las edades de 36 a los 45 años, en cambio el 22%; establecen las edades de los 18 a los 25 años respectivamente y el 9% establece la participación de las edades de 46 a 60 años.

Cuadro 5 Sujetos encuestados



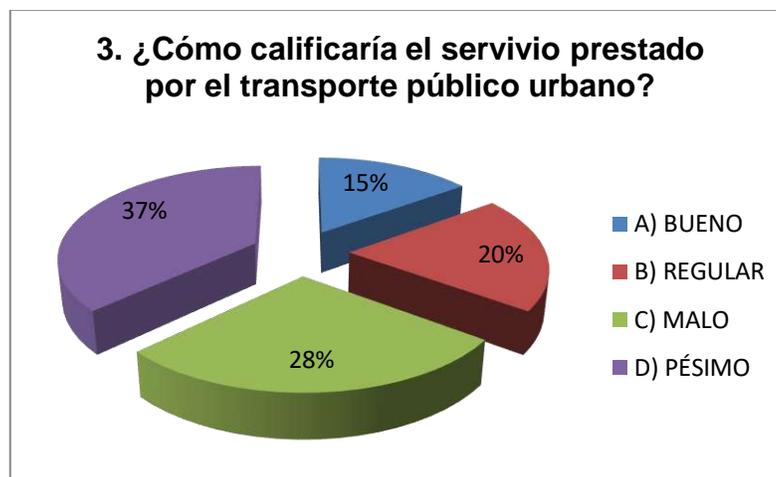
Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Ahora bien, para la identificación de los sujetos que participaron en la presente investigación, se aprecia la intervención del instrumento de la encuesta tres grupos identificados como ser:

El 43%, abarca a profesionales de diferentes áreas, dato interesante por tener la participación y la opinión de personas que están en el diario vivir con el uso del servicio prestado del transporte público urbano, en cambio el 34% menciona la participación de estudiantes, y para concluir el 23% demuestra la participación de choferes que prestan el servicio del transporte público urbano. Esto en relación a la importancia que se otorga de participación tanto a los choferes como a los usuarios del transporte público urbano.

Cuadro 6 Calificación del transporte público urbano



Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

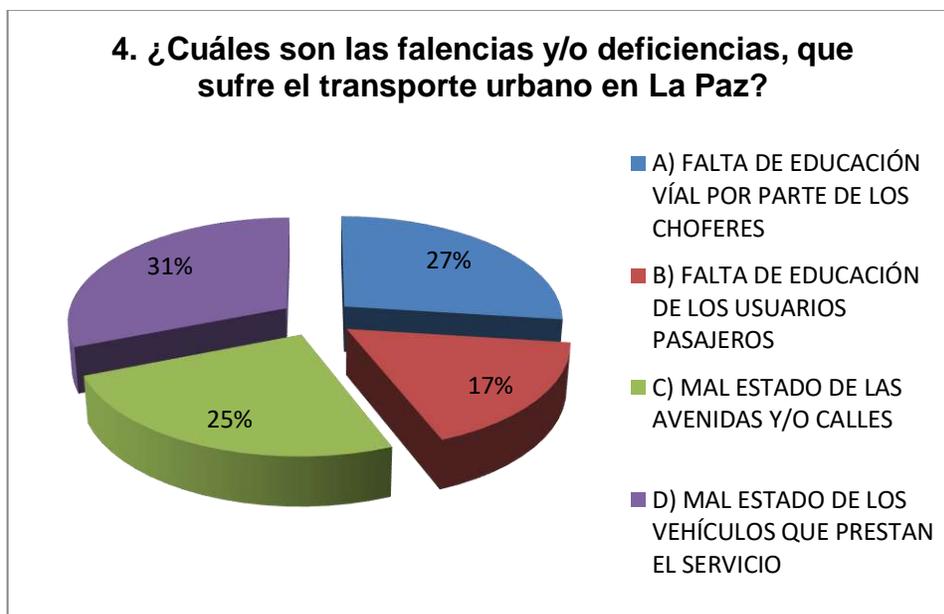
Ahora bien, para poder identificar la calificación que obtiene el sector del transporte público urbano, se aprecia que el 15%, establece que este tipo de servicio es bueno en la ciudad de La paz.

Sin embargo, el 20% de los encuestados, manifiesta que el servicio prestado por parte del transporte público urbano, es regular.

Por otra parte, el 28%, sostiene que el servicio del transporte es malo, por diferentes circunstancias.

En cambio, el 37%, manifiesta que califica al servicio del transporte público urbano, como un pésimo servicio, esto por las constantes quejas de la ciudadanía, en referencia a las reiterativas faltas, tanto de los choferes en cuanto al trato que otorgan, como también en las falencias de los automotores.

Cuadro 7 Falencias del transporte urbano en La Paz



Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

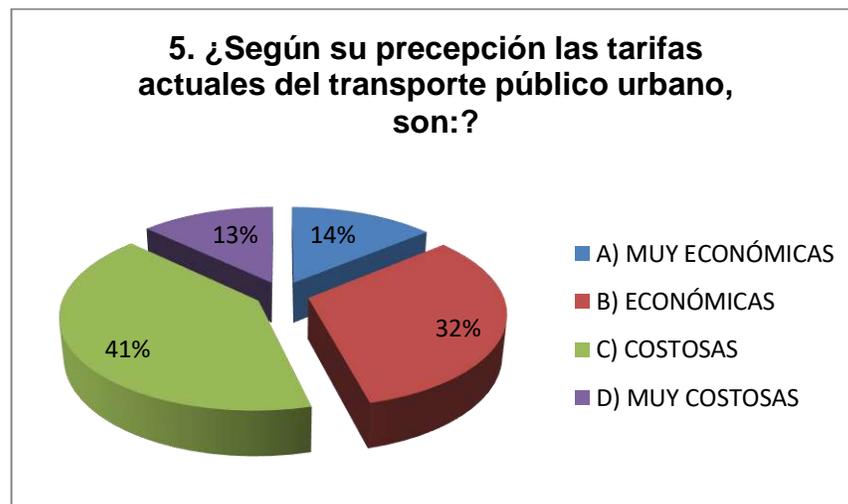
El 17% de los encuestados, hace mención a que una de las principales falencias que tiene el transporte público urbano, es la falta de educación por parte de los usuarios, ya que muchos provocan incluso accidentes o faltas contempladas en Tránsito, porque apresuran o desconcentran a los choferes.

Sin embargo, el 23% de los encuestados, hacen alusión al mal estado de las calles y avenidas, y es por ello que el transporte público urbano, presta un pésimo servicio a la comunidad paceña.

Por su parte el 27%, argumenta que una de las principales falencias en el transporte público urbano, es la escasa educación que tienen los choferes no solo con los usuarios, sino también la falta de respeto por las normativas de tránsito, como ser; el descuido a la señalética vial, el trameaje, la falta de aseo de los choferes y por ende del autotransporte.

En cambio, el 31%, sostiene que la principal falencia del servicio del transporte público urbano, está referido al descuido y mal estado de los vehículos, ya que muchos de ellos tienen una antigüedad importante y esto hace que las falencias sean más notorias, ya que en varias ocasiones trae consigo accidentes y retrasos.

Cuadro 8 Percepción de las tarifas del transporte urbano



Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

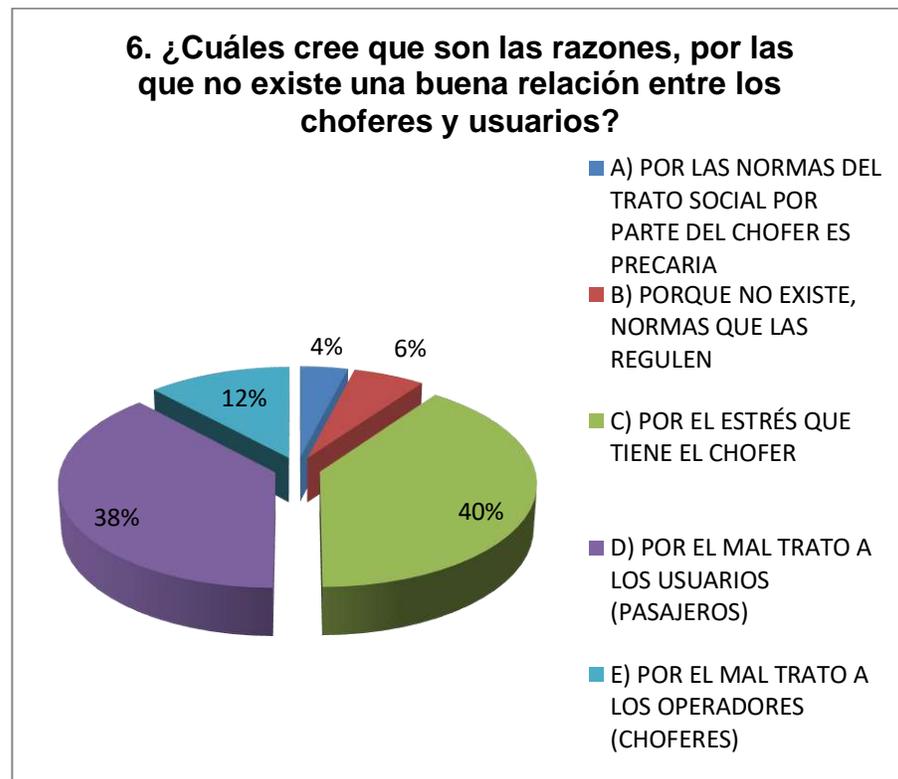
Es relevante hablar de este tipo de tema, ya que las tarifas exigidas para acceder al transporte público urbano, debe ser en virtud del servicio que se presta, para ello el 13% afirma que las tarifas son muy costosas, más aún cuando se identifican diferentes falencias del servicio.

Por su parte el 14%, hace mención a que las tarifas son muy económicas, ya que el transporte público urbano, hace frecuentemente mejoras para un buen servicio a la población.

A su vez el 32% de los encuestados, manifiesta que las tarifas actuales son económicas.

Por último, el 41%, menciona que la tarifa del transporte público urbano es costosa y más aun con la época actual que se vive por el tema de la pandemia, y que debería ser regulada en relación al servicio que prestan.

Cuadro 9 Relación entre choferes y usuarios



Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 4% manifiesta que no existe una buena relación entre choferes respecto a los usuarios, por la carencia de normas de trato social que muchos desconocen.

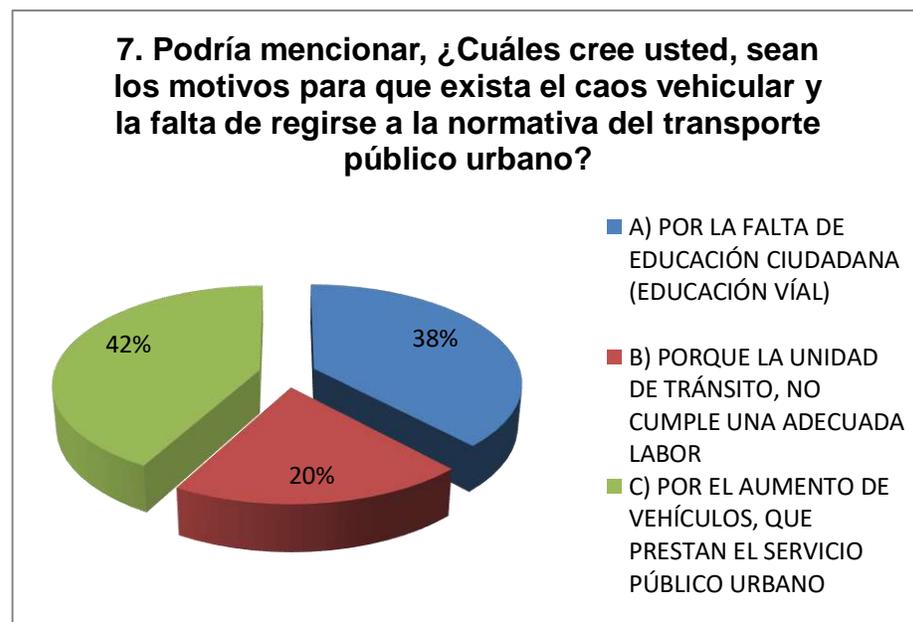
Por su parte el 6%, establecen que a falta de existir una normativa que mencione y regule la relación que deba tener los choferes respecto a los usuarios.

En cambio, el 12% de los encuestados, sostienen que el mal trato que los usuarios otorgan a los choferes, hace que ellos tengan que brindar el mismo trato, por el hecho de reciprocidad.

Asimismo, el 38%, argumenta que no se puede tener una buena relación entre usuarios y choferes, porque estos últimos maltratan a los usuarios faltando el respeto y abusando de la condición de ofrecer dicho servicio del transporte público urbano.

Finalmente, el 40%, manifiesta que el tema del estrés por parte de los choferes, es el principal detonante para que no exista una buena y acertada relación con los usuarios.

Cuadro 10 Motivos del caos vehicular en el transporte público urbano



Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

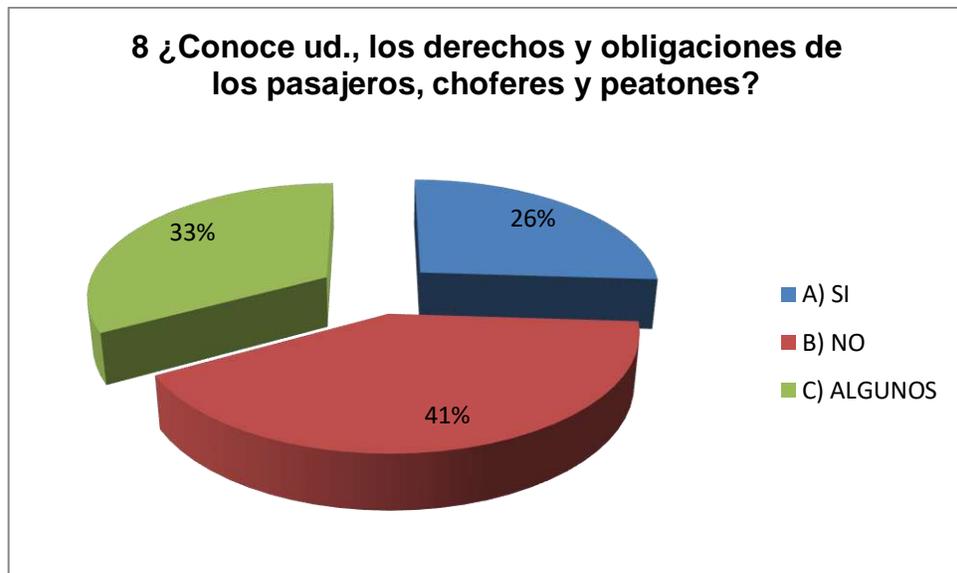
El tema de que exista el caos vehicular y la falta de regirse a la normativa vehicular, menciona el 20% de los encuestados que el personal de la unidad de tránsito, incumple

sus funciones en ciertos aspectos y esto hace a que surjan este tipo de problemáticas en la población.

En cambio, el 38% sostiene, el tema del caos vehicular amerita netamente a la falta de educación vial y de la ciudadanía, por no respetar las diferentes señalizaciones de tránsito.

Por su parte el 42%, manifiesta que este tipo de problema con el caos vehicular en la ciudad de La Paz, radica por el incremento del parque automotor.

Cuadro 11 Derechos y obligaciones de pasajeros, choferes y peatones



Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 26% sostiene que, si conoce los derechos y obligaciones de los usuarios, choferes y peatones.

CAPÍTULO VII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1. CONCLUSIONES

- Se concluye que, al analizar la doctrina, teoría y normas jurídicas, respecto a la regulación del servicio de transporte público en Bolivia específicamente en el Municipio de La Paz, se ha podido identificar la problemática que sufre dicho sector, por las mismas omisiones reiterativas en las cuales hacen que dicho sector laboral, incumplan con las normativas a momento de prestan los servicios a los usuarios.
- Otro punto a concluir, ha sido sin duda la identificación de la mala infraestructura vial del estado en que se encuentran las calles, puentes y señalización en la ciudad de La Paz, ya que es un punto a tratar que genera malestar a la población en general.
- Por otro lado, se concluye que se evidencio, el mal estado y la situación técnica del parque automotor de transporte público que presta servicios a los pasajeros, por la antigüedad, condiciones mecánicas, tipo, capacidad, hecho evidente que puede ser una falencia netamente por parte de los conductores, al momento de prestar el servicio de transporte público, que de alguna manera pone en riesgo a los usuarios.
- Respecto a las conclusiones referentes a los resultados de las encuestas, se ha podido determinar que los usuarios del transporte público, están de acuerdo en que existan normativas en favor de la sociedad, a efecto de brindar protección a momento de utilizar el servicio brindado por el transporte público urbano.

- Al momento de diseñar el Proyecto de Ley, en virtud de brindar sugerencias de políticas públicas tendientes a mejorar el servicio actualmente prestado del transporte público, mediante la Creación de la Defensoría de los Usuarios del Transporte Público para hacer cumplir la normativa vigente en la ciudad de La Paz, se ha podido corroborar los requisitos del Manual de la Técnica Legislativa Plurinacional, a fin de proyectar todos los artículos a desarrollarse en la propuesta.

7.2. RECOMENDACIONES

- Las presentes recomendaciones se basan a nivel municipal, y su alcance estará en la misma magnitud, para ello se recomienda al Gobierno Autónomo Municipal de La Paz GAML, que puedan poner un adecuado empeño y seguimiento a la infraestructura vial del estado de las calles, puentes y señalización, con el objeto de brindar mayor seguridad al transporte público y a los usuarios del mismo en la comuna paceña.
- Asimismo, se sugiere al GAML, que actualice los datos sobre la incidencia del estado y situación técnica del parque automotor de transporte público, anexando según categorías de; antigüedad, condiciones mecánicas, tipo, capacidad, sobre la calidad del servicio prestado en la ciudad de La Paz.
- Finalmente se recomienda a las institucionales gubernamentales, que realicen socialización sobre la presente problematiza, a fin de que los usuarios y público en general pueda saber y conocer sobre sus derechos como usuarios al momento de hacer uso de dicho servicio público.

CAPÍTULO VIII
MARCO PROPOSITIVO: DISEÑO DE LA PROPUESTA
DE LEY DE CREACIÓN DE LA DEFENSORÍA DE LOS
USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD
DE LA PAZ

ANTEPROYECTO DE LEY N°.....

Ciudad de Nuestra Señora de La Paz
Gobierno Autónomo Municipal

LEY MUNICIPAL AUTÓNOMA N°
GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ

Gabinete Despacho
Iván Arias Durán
ALCALDE MUNICIPAL DE LA PAZ

Por cuanto el Consejo Municipal de la Paz, ha sancionado la siguiente Ley Municipal Autónoma de La Paz.

DECRETA:

LEY MUNICIPAL AUTONÓMICA
N°.....
CREACIÓN DE UNA DEFENSORÍA DE LOS USUARIOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO PARA HACER CUMPLIR LA NORMATIVA VIGENTE EN LA
CIUDAD DE LA PAZ

ARTÍCULO 1°.- (OBJETO)

El objeto de la presente ley municipal, es la creación de la Defensoría de los Usuarios de Transporte Público de la Ciudad de La Paz.

Ciudad de Nuestra Señora de La Paz
Gobierno Autónomo Municipal

LEY MUNICIPAL AUTÓNOMA N°
GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ

Gabinete Despacho
Iván Arias Durán
ALCALDE MUNICIPAL DE LA PAZ

ARTÍCULO 2°.- (ÁMBITO DE APLICACIÓN)

Las disposiciones contenidas en la presente Ley Municipal Autonómica, son de aplicación y cumplimiento obligatorio en la jurisdicción del Municipio de La Paz.

ARTÍCULO 3°.- (SUJETOS)

Se reconoce como sujetos de la presente ley municipal a: choferes, peatones y usuarios del transporte público urbano de la ciudad de La Paz.

ARTÍCULO 8.- (FINALIDAD)

La finalidad de esta ley municipal es de contar con una institución que pueda brindar seguridad en referencia a los derechos y obligaciones que tiene debe otorgar el servicio del transporte público urbano de la ciudad de La Paz, a los usuarios a efectos de respetar el cumplimiento de sus normativas internas del sector como también a las normativas de índole nacional.

ARTÍCULO 8.- (PRESUPUESTO)

Será dispuesta de acuerdo al POA de la Alcaldía a efectos de la recaudación de impuestos a la propiedad de vehículos automotores. Mediante la administración tributaria, a través de la unidad de recaudaciones, sección vehículos.

PRESIDENTE DEL CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ
Jorge Dulón

Bibliografía

- Banco Mundial, E. (1987). *Transportes urbanos*. Washigton DC: The Worls Bank Group.
- Bavaresco, d. P. (2006). *Metodología de la investigació*. Maracaibo, Venezuela.
- Bonavia, M. (1983). *Economía de los transportes*. Fondo de Cultura Económica.
- Butler, J. (1994). *Geografía económica*. México: LIMUSA.
- Cajías, M. (2009). *La Paz en el siglo XX* (Vol. IV). La Paz, Bolivia: Santillana.
- Céspedes, e. j. (2008). *Metodología de la Investigación*. La Paz, Bolivia.
- GAMLP, G. A. (2012). *Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano*. La Paz, Bolivia.
- GAMLP, G. A. (2013). *Memoria de Gestión. La Paz Nada nos Detiene*. La Paz, Bolivia.
- Georgano, G. (1985). *Cars: Early and Vintage*. London: London; Grange-Universal.
- Greco, O. (2006). *Diccionario de ecoinomia* . Villetta.
- Hernández, S. R., Fernández, C. C., & Baptista, L. M. (2014). *Metodología de la Investigación* (Sexta edición ed.). D.F., México: McGraw-Hill.
- INE, I. N. (2016). *Estadísticas del Parque Automotor La Paz. Las diferencias en los ritmos de crecimientos según el tipo de vehiculo sugieren como tendencia general el creciente predominio del automóvil para uso particular*. La Paz.
- Lara, S. L. (1998). *Procesos de Investigación Jurídica*. D.F., México: UNAM.
- Mancilla, L. G. (2000). *Tesis de Grado*. La Paz, Bolivia: Garza Azul.
- Monfasani, R. E., & Curzel, M. (2008). *Usuarios de la Información; formación y desafíos* . Buenos Aires: Alfagrama.
- Pardinas, F. (1979). *Metodología y técnicas de investigación en ciencias sociales*. México: Melo.
- Parlamento Europeo, E. (2002). *Informe sobre las repercusiones del transporte sobre la salud pública*. Estrasburgo.

- Peralta, F. (2008). *Criminalística e investigación criminal* (Primera ed.). La Paz, Bolivia.
- Pomier, R. G. (2012). *Historia del Sindicato Litoral*. La Paz, Bolivia.
- Powers, S. (1997). *¿Cómo las instituciones configuraron la principal transición de largo plazo en las sociedades?*. Londres-Inglaterra: Real Sociedad.
- Rocha, F. (2010). *La zona metropolitana de Cochabamba, Bolivia; crecimiento y expansión urbana precaria*. México: FLASCO.
- Rode, P., & Floater, G. (2014). *Accessibility in Cities: Transport and Urban Form, The New Climate Economy NCE – Cities*. London.
- Rodríguez, F. y. (1994). *Introducción a la metodología de las investigaciones sociales*. La Habana-Cuba: Política.
- Thompson, I. (2012). *Mercado de Servicios del sector privado*. La Paz.
- Vargas, A. L. (2014). *Empresarios al Volante, La producción del Servicio de Transporte Público en la ciudad de La Paz-Bolivia*. La Paz.
- Vargas, F. G. (2013). *El transporte Público en la ciudad de La Paz*. La Paz, Bolivia.
- Witcker, J. (2000). *Cómo elaborar una tesis de grado de Derecho*. México: Zacatecas.

AMENOS

ANEXOS I

CUESTIONARIO DE LAS ENCUESTAS A USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

1. EDAD

- a) De 18 a 25 años
- b) De 26 a 35 años
- c) De 36 a 45 años
- d) De 46 a 60 años

2. SUJETOS

- a) Estudiante
- b) Choferes
- c) Profesionales

3. ¿Cómo calificaría el servicio prestado por el transporte público urbano?

- a) Bueno
- b) Regular
- c) Malo
- d) Pésimo

4. ¿Cuáles son las falencias y/o deficiencias, que sufre el transporte urbano en La Paz?

- a) Falta de educación vial, por parte de los choferes
- b) Falta de educación de los usuarios, pasajeros

- c) Mal estado de las avenidas y/o calles
- d) Mal estado de los vehículos que prestan el servicio

5. Según su percepción las tarifas actuales del transporte público urbano, son:

- a) Muy económicas
- b) Económicas
- c) Costosas
- d) Muy costosas

6. ¿Cuáles cree que son las razones, por las que no existe una buena relación entre los choferes y usuarios?

- a) Por las normas del trato social, por parte de los choferes es precaria
- b) Porque no existe, normas que las regulen
- c) Por el estrés que tiene el chofer
- d) Por el mal trato a los usuarios (pasajeros)
- e) Por el mal trato a los operadores (choferes)

7. Podría mencionar ¿Cuáles cree usted, que sean los motivos para que exista el caos vehicular y la falta de regirse a la normativa del transporte público urbano?

- a) Por falta de educación ciudadana (educación vial)
- b) Porque la Unidad de Transito, no cumple una adecuada labor
- c) Por el aumento de vehículos, que prestan servicio público urbano

8. ¿Conoce Ud., los derechos y obligaciones de los pasajeros, choferes y peatones?

- a) Si
- b) No
- c) Algunos

Gracias por su colaboración

ANEXO II

NOTICIAS SOBRE LOS PROBLEMAS EN EL TRANSPORTE DE EL ALTO

Fuente: Periódico La Razón

Disponible en: <https://www.la-razon.com/ciudades/2020/05/25/cuatro-problemas-marcan-el-restablecimiento-del-transporte-urbano-en-el-alto/>

Título de Noticia: Cuatro problemas marcan el restablecimiento del transporte urbano en El Alto

Fecha de publicación: 25 de mayo de 2020 / 11:51

Militares y policías controlan los accesos a La Paz. Usuarios denunciaron que los choferes transportaron más pasajeros que los permitidos y que burlaron el control haciéndoles bajar antes de los puntos de inspección.



Vehículos de transporte público en El Alto vuelven a prestar servicio.

EL ALTO

El traslado de más pasajeros que los permitidos, pasajeros sin barbijos, aglomeraciones y peleas por subir a los coches marcaron el reinicio de operaciones del transporte público en El Alto, que trabaja con el 40% de su capacidad.

Fernando Flores, secretario municipal de Movilidad Sostenible, informó que se implementaron 22 puntos de control para verificar la readecuación de los motorizados, la restricción vehicular por el número de placa y otras disposiciones, en el Cruce Villa Adela, extrancaSenkata, Río Seco o la plaza Ballivián.

Los conductores incumplieron la restricción la cantidad de pasajeros que pueden llevar, ocho en el caso de los minibuses y operaron con sus vehículos llenos a tope.

«Hemos podido ver que a tempranas horas de la mañana transportistas han podido cargar los 14 pasajeros, pero a medida que hemos comenzado el control, se ha podido superar», declaró a la red ATB.

Sin embargo, en las redes sociales, usuarios denunciaron que en los vehículos que trasladaban más pasajeros que los ocho permitidos, los choferes los hacían descender antes del punto de control para evitar sanciones.

Otro de los problemas fue el ocasionado por los usuarios quienes no portaban los barbijos.

Al respecto, la alcaldesa de El Alto, Soledad Chapetón, recordó que el uso de este implemento es obligatorio para usar el transporte público.

«La dirigencia de los choferes, el Ejército, la Policía y la Alcaldía están formando la comisión para los controles, para que se cumplan (la circulación por) las terminaciones de placa -1, 2, 3 y 4-, la capacidad y las medidas de bioseguridad. A esta hora tenemos que informarle a la población de que hemos tenido algunos problemas con pasajeros que no están portando barbijos. Si no tienen barbijo, no pueden subir al transporte, no se puede comer en el transporte y no se puede hablar dentro del vehículo», manifestó Chapetón en declaraciones a ATB.

En la avenida 6 de Marzo, donde la Alcaldía instaló un punto de control, además de la falta de uso de barbijos se pudo evidenciar aglomeración de personas que pugnaban por subir a los vehículos debido a la alta demanda.

En medio de esa situación, también se observaron peleas entre quienes buscaban abordar los motorizados, expresadas en insultos y empujones, especialmente en los cruces.

En la avenida 6 de Marzo se trató de poner orden haciendo que los usuarios formen filas, las personas no respetaban la distancia mínima de un metro.

El servicio de transporte opera desde este lunes de 05.00 a 14.00 y de lunes a viernes.

En los puntos de control también se está verificando la instalación de separadores conductores y usuarios y, sobretodo, la prohibición de uso de los asientos centrales», remarcó Flores.

El secretario ejecutivo de la Federación Andina de Choferes, Víctor Tarqui, también salió con un grupo de conductores a realizar los controles apoyado por codirigentes y otros trabajadores del transporte.

Consultado sobre el incumplimiento en el que habrían incurrido algunos de sus afiliados, alegó que probablemente se debió a la falta de conocimiento de la normativa.

«Necesitamos una concientización, por eso los dirigentes estamos en las calles. Posiblemente por falta de información, el compañero está infringiendo. Por eso les pido a los usuarios utilizar tal cual, a los asientos, tampoco los compañeros pueden salir a corregir esta situación todos nos debemos concientizarnos los usuarios más que todo utilizando el barbijo», dijo en declaraciones a VOS TV en línea. (25/05/2020)

ANEXO III

NOTICIAS SOBRE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE

Fuente: Periódico La República

Disponible en: <https://www.larepublica.net/noticia/teleferico-electrico-una-solucion-a-los-problemas-de-traffic-en-latinoamerica>

Título de Noticia: Teleférico eléctrico, una solución a los problemas de tráfico en Latinoamérica

Fecha de publicación: 11 agosto de 2021 / 08:50



Ciudad de México/La República

Muchos países de Latinoamérica, en especial de Sudamérica, le han apostado al uso de un teleférico eléctrico para resolver sus problemas de tráfico y de manera amigable con el ambiente.

El país más reciente en implementarlo es México.

A este teleférico lo llaman el Cablebús. La Línea 1 va de Indios Verdes a Cuauhtépec, en la alcaldía Gustavo A. Madero, al norte de la Ciudad de México y recorre en total 9,2 kilómetros.

Lea más: Teleférico ecoamigable busca agilizar el acceso a Manuel Antonio

Con respecto a otros teleféricos que han construido, la Línea 1 del Cablebús tiene componentes extra como protección contra descargas atmosféricas (rayos), sistemas de recuperación de energía, motores de emergencia en las seis estaciones, cajas de herramientas en las 62 torres.

Este teleférico conecta en sus paradas con otros sistemas de transporte como el metro y el autobús y espera transportar a 4 mil pasajeros por hora.

Por otra parte, en Chile un proyecto en la ciudad de Puerto Montt busca una propuesta similar, con un teleférico que transporte personas y las conecte con otros medios.

La empresa Sociedad Concesionaria Teleférico Puerto Montt apuesta por una Red de Transporte Público Eléctrico Sustentable que incluye dos líneas de teleféricos conectadas por un electrocorredor de buses eléctricos.

Lea más: ¿Qué es una Ciudad Inteligente y cómo Costa Rica puede adoptarla?

El primer proyecto presentado de uno de los teleféricos fue declarado de interés público por el Ministerio de Obras Públicas (MOPT), en tanto, la presentación del proyecto del segundo teleférico con la línea de e-buses ya se concretó y se está a la espera de que pueda seguir los pasos del primero para ser trabajados en paralelo.

“Distans mucho de ser teleféricos con un objetivo turístico aun cuando lo van a tener- sino más bien de viajes cotidianos que se hacen hoy en el transporte público y quitarle participación al vehículo particular”, destaca Henriquez.

De esta manera, las ciudades buscan conectar de mejor manera a las personas con el transporte público y brindar más opciones de movilidad sin contaminar.

Teleféricos en América Latina

La mayoría del teleférico que existen en Sudamérica se utilizan con fines recreativos o turísticos.

Medellín, Colombia

- Este sistema de teleférico, conectado a otros medios de transporte urbano, fue inaugurado en 2004. Hoy transporta a más de 30 mil pasajeros por día a lo largo de casi 10 kilómetros. “Metrocable” fue el primer teleférico operado por una ciudad en Sudamérica y un modelo seguido por otros países. Bogotá inaugurará su propio sistema de teleférico urbano en el barrio Ciudad Bolívar, el TransMiCable.

La Paz, Bolivia

- El teleférico más largo del mundo se encuentra en La Paz. El sistema de transporte completo se extiende por más de 30 kilómetros y transporta a unos 159 mil pasajeros por día. El teleférico fue inaugurado en 2014 y conecta a La Paz con El Alto, la ciudad más alta del mundo, a 4.050 metros.

Mérida, Venezuela

- Este teleférico tiene una longitud de 12,5 kilómetros y va desde la ciudad de Mérida hasta la cima de la montaña Espejo, en el Parque Nacional de Sierra Nevada, en los Andes venezolanos.

ANEXO IV

NOTICIAS SOBRE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE

Fuente: Periódico Página Siete

Disponible en: <https://www.paginasiete.bo/gente/2020/9/2/choferes-no-solo-llevan-pasajeros-tambien-dolencias-van-cuesta-arriba-266513.html>

Título de Noticia: Choferes no sólo llevan pasajeros, también dolencias y van cuesta arriba

Fecha de publicación: *miércoles, 2 de septiembre de 2020 · 00:04*

Choferes no sólo llevan pasajeros, también dolencias y van cuesta arriba

No contagiarse, lograr la renta y no chocar, son preocupaciones con las que inician su día; en la tarde se suman el cansancio de la vista, dolor de espalda y rodillas. Están entre 18 y 65 años; sólo 7% tiene seguro de salud y 1% aporta a AFP.



Los choferes de La Paz tienen una preocupación más en la pandemia: protegerse del virus. Fotos Freddy Barragán.

Antes de que la pandemia de la Covid-19 llegara a La Paz, Gróver Gutiérrez, un hombre de base, como se dice al chofer que no es dirigente del gremio, se levantaba a las tres de la madrugada para, a las cuatro, dar una primera vuelta con su minibús. Con esa primera vuelta podía sumar unos 30 o 40 bolivianos más a su renta del día. Como se levantaba tan temprano, sólo podía “aguantar” hasta seis de la tarde, porque a esa hora su vista estaba cansada por haber soportado en el día el reflejo del sol sobre el asfalto o en los parabrisas de los vehículos que se cruzaron en su camino. A eso se sumaba el dolor de espalda y de rodillas.

Con la cuarentena tuvo que guardar su vehículo más de dos meses y sus ingresos se esfumaron. Cuando el confinamiento se flexibilizó, volvió a sacar el carro, pero sólo podía circular hasta las cuatro de la tarde y por las medidas de bioseguridad, hasta ahora, sólo puede llevar ocho pasajeros, la mitad de la capacidad de su auto.

“Llevando la mitad de pasajeros apenas alcanzo para pagar la gasolina y otros gastos de operación, ¿para la comida de mi familia? Ahora estamos en pandemia, ¿qué puedo hacer?, ¿qué será cuando tenga que pagar al banco?”, se queja el hombre de 40 años, casado y con tres hijos.

Lograr una renta significativa siempre fue su preocupación, además del temor de sufrir un accidente, un gasto que no puede asumir; pero ahora tiene otra más: no contagiarse con el virus para no llevar la enfermedad a su casa. “Al salir de la casa, uno siempre se encarga a Dios pidiéndole que nos vaya bien,

que nos proteja de cualquier accidente; ahora le pedimos también que nos cuide de la enfermedad, no tenemos seguro de salud”, dice el chofer.

Con ese mismo rito sale de su casa todos los días, a las cinco de la mañana, Gonzalo Carpio, un chofer de micro. Gonzalo tiene 60 años, está sentado más de 40 años frente al volante. Hace menos de 15 que es propietario de la movilidad.

“Me encargo a Dios siempre; hasta hoy no me pasó nada, pero hay preocupaciones: hacer una buena rentita que ayude con los gastos de la familia, cubra la gasolina y cualquier desperfecto del micro. La preocupación más seria ahora es no contagiarse, tengo diabetes y no tengo seguro. Pero estoy bien, hay otros compañeros que la están pasando peor, como mi hermano, que es chofer asalariado”, declara.

Gutiérrez y Carpio son parte de los más de 30.000 choferes en todas las modalidades que todos los días circulan por la ciudad de La Paz, brindando servicios en las 572 rutas que llevan a los diferentes zonas y barrios de la urbe. De ese total, alrededor 18.000 (más del 60%) son conductores de minibús como Gróver, según información brindada por el secretario municipal de Movilidad de la Alcaldía de La Paz, Ramiro Burgos.

No se tiene información pormenorizada de los choferes que todos los días están en contacto con la población, brindando un servicio que genera mucho descontento y reclamo, sobre todo porque incumplen sus rutas, dejan sin servicio de transporte a muchas zonas después de las seis de la tarde y, por lo general, muestran descortesía al tratar con la población.

“En La Paz, una principal cualidad que debe tener el chofer es la paciencia; pero las trancaderas, la exigencia del pasajero para bajar en cualquier lugar o subir en cualquier parte, además de estar alerta para no chocar, tiene al hombre de base muy estresado; el único escape que teníamos era el deporte, el fútbol, pero por la pandemia no se puede hacer ni eso”, dice Juan Ichuta, dirigente del Sindicato de Transporte Mixto Copacabana.

“Pero, tenemos que aceptar, como en todo rubro, tenemos gente buena y gente mala, personas que no recibieron una buena educación. Nos falta mucho en el gremio”, añade.

Pero Gróver Gutiérrez asegura que él presta un buen servicio y que, más bien, muchas veces se siente agredido e incluso discriminado por algunos pasajeros. “Se desquitan con nosotros, salen renegando y hasta nos gritan”, se queja.

Ichuta considera que muchos hombres de su rubro necesitan “cierto apoyo” con cursos de relaciones humanas y también apoyo psicológico para “reducir el estrés”. En alguna oportunidad intentaron llevar a cabo algún curso en ese sentido, pero se encontraron con una escasa asistencia.

Lucio Quispe, del Sindicato Eduardo Abaroa, remarca que nunca conocieron la intención de alguna entidad que quisiera apoyar al chofer. “Apoyo psicológico profesional nunca tuvimos, algunas instituciones trabajan internamente en los sindicatos y tratan de llevar apoyo al socio, pero muchas veces el trabajo no nos permite asistir”, dice.

Añade que muchas veces reciben visitas de empresas que les ofrecen asistencia psicológica y otros servicios de salud, pero éstos siempre tienen un costo. “Nadie se acuerda del chofer”, sostiene.

El hombre del volante en La Paz

Juan Ichuta comenzó en el transporte desde abajo, como él dice. Ingresó al gremio a sus 14 años, como voceador de minibús del Sindicato de Transporte Mixto Copacabana. Con los años se convirtió en chofer asalariado y con los ahorros que logró se compró un minibús. Así pasó a ser socio propietario, luego jefe de grupo y después dirigente; igual que Lucio Quispe y muchos otros que siguen esa misma ruta en el gremio. Pero Ichuta dio un paso más: estudiar y actualmente cruza la carrera de Derecho.

El secretario municipal Ramiro Burgos indica que los choferes están divididos en propietarios del vehículos y asalariados. Los primeros tienen una edad promedio de 40 años y los segundos 30. En ese grupo se encuentra el hermano menor de Gonzalo, el chofer de micro. El joven es también asalariado, como comentó Gonzalo.

Burgos indica que el 30% de los conductores son asalariados, quienes no tienen un contrato laboral, sólo trabajan alquilando la movilidad. Gonzalo cuenta que su hermano debe lograr un cierto monto para cubrir la renta del vehículo, lo que ahora no logra. “A veces se queda con 20 pesos para su familia, eso no le alcanza”, dice.

Conceder de esta situación, cuando Juan Ichuta llegó a la dirigencia de la Federación de Choferes 1 de mayo, junto a otros dirigentes, se preocupó por tener un perfil del “hombre de base” y trabajaron un censo

que les indicó que el chofer es generalmente varón y está entre los 18 y 65 años. Burgos precisa que el 97% es varón y el 3%, mujer. Burgos añade que el 11% de los transportistas tienen una formación técnica y el 10% nivel universitario. Ichuta aclara que en ese porcentaje de profesionales se encuentran también conductores que mientras trabajan, también estudian, como en su caso.

“Tenemos choferes que son abogados, contadores, pero esos casos representan un bajo porcentaje, porque la economía y el tiempo no lo permiten”, remarca.

El dirigente añade que el chofer tiene un “soporte fundamental: su esposa”. “El hombre de base tiene esposa, hijos en edad escolar y universitaria. El censo que hicimos nos demostró que siempre recibe el apoyo de la esposa para salir adelante”, indica.

Enfermedades y sin seguro

El censo que impulsó Juan Ichuta en 2016 también permitió establecer, por testimonio de los mismos choferes, que la mayoría desarrolla enfermedades de base debido a las condiciones de su trabajo. Así, los males más comunes en el sector son la insuficiencia renal, obesidad, diabetes, hemorroides y problemas en las rodillas.

“El chofer siempre tiene problemas con los riñones porque estamos sentados durante horas frente al volante y, de acuerdo al tipo de vehículo, por ejemplo, el minibusero está sentado sobre el motor que emite un gran calor que trasciende a su humanidad, por eso siempre adolece del riñón. También sufre de sobrepeso, de diabetes y, en algunos casos, de hemorroides”, indica.

Presas de la pandemia

Ichuta señala que por esa condición de salud muchos conductores fueron presa fácil de la pandemia. De acuerdo a los registros de la Federación de Choferes de La Paz, al menos 50 choferes perdieron la vida. “Pero tenemos que ser claros, hay muertes que no están registradas, la federación abraza a sindicatos en todo el departamento”, aclara.

Lucio Quispe, del Sindicato Eduardo Abaroa, coincide con él, en su sindicato murieron 24 compañeros. “Pero muchos fallecieron por falta de atención médica a su enfermedad de base: no había espacio en los centros médicos, no había médicos, ni medicamentos”, aclara.

El secretario ejecutivo de la Federación de Choferes Primero de Mayo La Paz, Mario Silva, remarca: “Muchos compañeros fallecieron porque no pudieron lograr atención para atender las enfermedades de base que deja este oficio, como la insuficiencia renal, diabetes o problemas con el hígado, sobre todo los compañeros mayores, que siguen trabajando porque no cuentan con un seguro de salud ni jubilación ni ningún beneficio social del gobierno”.

De acuerdo a datos de la Alcaldía, del total de los conductores, sólo el 7% tiene acceso a algún seguro, mientras que sólo el 1% aporta a las AFP para su jubilación.

Mario Silva explica que la atención en salud de los afiliados a la federación, que concentra a más de 258 sindicatos, es competencia de cada sindicato. “Nosotros tenemos contacto con los secretarios generales de los sindicatos, quienes tienen contacto directo con los hombres de base”, explica.



Los dirigentes se olvidaron

Juan Ichuta afirma que los hombres de base siempre fueron olvidados por sus dirigentes, pero que ahora, en tiempos de pandemia, ese olvido fue más evidente, sobre todo por los malos manejos que hubo en los aportes para el seguro de salud del sector, por ahora -según el dirigente- inexistente.

Ante ese panorama sólo algunos sindicatos, los que están más organizados, reaccionaron, y con los fondos que tenían, entregaron canastas familiares y algunos pequeños bonos para asistir a su afiliada en la pandemia, pero esa ayuda se acabó cuando se acabaron los aportes de los mismos choferes.

“Los sindicatos que tienen algún seguro con sólo medicina general trataron de ayudar a sus afiliados, pero no se pudo sostener, porque funcionan con los aportes de los choferes”, añade.

Ese fue el caso de consultorio médico del Sindicato Eduardo Abaroa que no logró sostener su atención porque los aportes de los choferes se agotaron. Tampoco pudo sostener el bono que da cada mes a los “decanos”, choferes que de cierta manera están jubilados y que cada mes reciben hasta 130 bolivianos, señala Lucio Quispe.

“Yo no tengo seguro, ni mi familia; hasta ahora no me contagié, me cuida mucho y al salir de la casa le pido a Dios que me proteja”, señala Gróver.

Estos días de pandemia son tan duros para los choferes como para el resto de la población que no cuenta con un seguro de salud y vive de los ingresos que genera cada día. “Yo escucho las protestas y reclamos de la gente, responsabilizándome de todo, hasta me siento discriminado, pero tengo tantas preocupaciones que a veces ni respondo. Me dicen malcriado porque me quedó callado; no es por eso: estoy muy ocupado por controlar la velocidad para no chocar cuando otro vehículo que cambia de carril y me adelanta, o ver dónde está el siguiente pasajero y estar atento cuando alguien quiere bajar; además, tengo que cuidar mi movilidad. Si choco o tengo un accidente, con qué cubro los gastos”, explica Grover Gutiérrez.

Desde ayer la cuarentena se flexibilizó, este chofer de minibús y Gonzalo, conductor de micro, podrán trabajar hasta las ocho de la noche. “Pero seguiré llevando sólo la mitad de pasajeros, ¿cuándo podré recuperarme de todas estas pérdidas?”, expresa Gróver.



Los choferes de La Paz están entre los 18 y 65 años.

El seguro hubiese sido auxilio en la pandemia

En 2003, con el objetivo de implementar un seguro de salud para los choferes, el gobierno y dirigentes de la Federación Departamental de Choferes Primero de Mayo La Paz establecieron un descuento de 20 centavos a los 1,80 bolivianos que cada chofer de transporte público paga por pasar por el retén de la Autopista La Paz-El Alto.

Hasta 2017 esa retención llegó a sumar más de 15 millones de bolivianos que, según denuncias de los diputados Wilson Santamaría y Rafael Quispe, hoy en función de gobierno, fueron depositados en las cuentas personales de dirigentes de la federación.

Después de las denuncias y el conflicto que se desató en la federación el aporte fue suspendido. El dirigente Lucio Quispe, del Sindicato Eduardo Abaroa, considera que ese dinero hubiese servido para potenciar las dos clínicas que tienen los choferes, El buen Pastor y 16 de noviembre, de Villa La Merced. “Hubiera paliado en algo los efectos de la pandemia. Es letal para nosotros que ese dinero no se lo hubiese empleado para nuestra salud”, señala.

El secretario ejecutivo de la federación, Mario Silva, asegura que el dinero fue invertido en la modernización de la Clínica de Villa La Merced, pero el establecimiento de salud no atiende casos Covid-19.

“Pusimos el ascensor camillero en nuestra clínica, nos falta implementar muchas cosas, pero estamos en eso. También ayudamos a compañeros de quienes se incendiaron sus movilidades, también a los que se embarrancaron en los Yungas, con 15 o 20 muertos. A los que necesitan atención en salud les dimos entre 500, 1.000 o 1.500 bolivianos”, afirma Silva.

Sin embargo, Quispe asegura que su sector está “abandonado” en esta pandemia. Como dirigente del Sindicato Eduardo Abaroa gestiona que los voluntarios de Ángeles del Covid de Santa Cruz puedan ayudar a su gremio montando un consultorio en una de sus instalaciones.

El secretario Municipal de Movilidad, Transporte y Viabilidad, Ramiro Burgos, señala que la Alcaldía también apoyará a los choferes entregándoles kits de medicamentos y, junto al Servicio Departamental de Salud, se les realizará exámenes médicos.

Esta investigación fue realizada en el marco del Fondo de Apoyo Periodístico “La Paz y Tarija a través de nuevas miradas”, que impulsan la Fundación Para el Periodismo y el Observatorio La Paz Cómo Vamos con el apoyo de ONU Hábitat.

ANEXO V

NOTICIAS SOBRE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE

Fuente: Periódico El Diario

Disponible en: https://www.eldiario.net/noticias/2014/2014_09/nt140918/nacional.php?n=36&-pacenios-molestos-por-mal-servicio-de-choferes

Título de Noticia: Choferes no sólo llevan pasajeros, también dolencias y van cuesta arriba

Fecha de publicación: 18 de septiembre de 2014

Paceños molestos por mal servicio de choferes



Muchos vehículos del transporte público no presentan condiciones técnicas y son inseguros.

Continúan los reclamos por mal servicio del transporte público en la ciudad de La Paz, en un sondeo que realizó EL DIARIO evidenció que la mayoría de los paceños reconoce que todos los días debe sobrellevar el maltrato de algunos choferes, situación que principalmente deben soportar los niños y adultos mayores.

Cada mañana varia paceños deben salir de sus hogares para dirigirse hasta sus destinos, para ese motivo deben abordar un vehículo, por lo general del servicio público, es decir, un minibús, bus, trufi, micro u otro, los cuales llegan a cerca de 600 líneas de transporte en la ciudad de La Paz.

La gente que necesariamente usa el transporte público señaló a EL DIARIO que falta compromiso de los conductores en cuanto a la calidad de atención al usuario, situación que provoca, muchas veces, malas experiencias para el pasajero.

De acuerdo al alcalde paceño Luis Revilla la mala calidad del servicio, se presenta debido a que muchos vehículos no presentan condiciones técnicas, son inseguros, además de los abusos del conductor, cuando proceden al desvío de sus rutas, el maltrato y el incumplimiento de los recorridos.

Pese a todo existen choferes que brindan un servicio adecuado y con respeto, tal es el caso de líneas interciudad, como los que se dirigen del Aeropuerto Internacional de El Alto hasta la plaza Isabel Católica, donde conductores como ayudantes deben estar aseados, vestir ropa formal y con corbata, situación que es vista como excepciones por parte de los pasajeros.

Sin embargo, pese a que existen algunos conductores que brindan un buen servicio, para Revilla es evidente que existe un mal trato, por parte de choferes, en ese sentido afirmó que la implementación del bus PumaKatari en la urbe paceña es para mejorar el transporte masivo.

Estamos impulsado un proceso de implementación del transporte masivo y ese proceso va continuar en el transcurso de este año y de las siguientes gestiones, hasta que tengamos un transporte público, como el que nos merecemos los paceños sin tanto abuso y sin tanto atropello de parte de los choferes”, afirmó.

Mientras tanto, la gente que usa obligatoriamente el servicio del transporte público debe seguir soportando maltratos, trameajes y otras irregularidades en el servicio.

De acuerdo a una encuesta publicada por el Observatorio La Paz el 79% de los habitantes de esta ciudad se siente insatisfecho con la calidad del servicio. Embotellamientos (86%), respeto a la seguridad del peatón (84%), el maltrato por parte de los transportistas (85%), el exceso de vehículos (82%) y el descontento por las tarifas (77%), estos problemas se convierten en algunos de los motivos que generan este sentimiento negativo.

SONDEO DE OPINIÓN

Yahir Ortiz:

“El servicio del transporte público, sinceramente, no me gusta para nada, porque existen choferes que exageran mucho en algunas cosas, basta con sólo ver cómo trabajan en la noche, está todo sucio, sus asientos no tienen espaldares, y también hay que soportar sus malos tratos. La gente ha visto el servicio del Pumakatari y prefiere usar aquel bus. Me gusta el PumaKatari”.

Lizbeth Luna:

“El transporte público es pésimo. Vivo en una zona alejada y en la noche, a partir de las 19.00 horas no se encuentra movilidad. Cuando una persona aborda un automóvil por el centro paceño primero pregunta al conductor si irá hasta su parada y responden no. No cumplen su ruta, cobran más, de paso tratan mal, no tienen buenos asientos (...) Todavía hay trameaje por Pura Pura, Pampahasi y otras zonas”.

Alejandra Guzmán de Chávez:

“Falta las relaciones humanas en los conductores del transporte público, los minibuses son incómodos. Algunos choferes son educados, pero la mayoría son agresivos, torpes, no colaboran con los ancianos y no los comprenden. Hay que mejorar el servicio, ahora el Pumakatari salva demasiado y ojalá se implemente más rutas, ahora tenemos muchas alternativas como el teleférico”.

Mario Centellas Quintanilla:

“En el aspecto social el servicio del transporte público es deficiente, no prestan buena atención dentro las múltiples necesidades de toda la ciudadanía, en algunos casos se caracterizan por deficiencias en los motorizados deteriorados, a eso se suma la falta de educación de los choferes (...) También se notar la falta de aseo (...) Los sindicatos son más políticos y no institucionales”.

ANEXO VI

NOTICIAS SOBRE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE

Fuente: Periódico El Diario

Disponible en: <https://m.eldiario.net/index.php?n=53&a=2018&m=10&d=22>

Título de Noticia: Transporte público - Desacuerdos causan mal servicio

Fecha de publicación: 22 de octubre de 2018

Desacuerdos causan mal servicio

Miles de usuarios, cada día, soportan la prepotencia de los choferes de minibús, especialmente de las zonas más alejadas del centro alteño, donde no existe control de autoridades



Miles de minibuses prestan servicio en El Alto, pero algunos no cumplen las normas.

Uno de los principales problemas para que el trameaje, el deficiente servicio y mal trato al usuario, por parte de los choferes del servicio del autotransporte público en la ciudad de El Alto continúe, es la falta de consenso con este sector y las organizaciones sociales de esta urbe que no aceptan que la tarifa se incremente al pasaje único de Bs 1,50, según el Secretario Municipal de Movilidad Urbana, Fernando Flores.

Esta falta de acuerdos entre ambas instituciones ha hecho que hasta la fecha los operadores del transporte público de minibuses pertenecientes a la Federación Andina de Choferes Primero de Mayo, continúen cometiendo varias de las faltas de las cuales la ciudadanía ya está cansada, sin que en el momento exista autoridad alguna que pueda hacer cumplir varias de las normas que se han impuesto para este sector.

“Es bueno aclarar a la población que nosotros en su momento, desde que ingresamos a este cargo en el municipio, hemos sostenido muchas reuniones con el sector de los choferes, para cortar el trameaje y todo lo que se refiere al mal servicio que prestan algunos conductores, porque ellos también nos han solicitado una nivelación tarifaria, tras la solución de este tema ellos se estarían sometiendo a todo tipo de control en el municipio, pero lamentablemente al intentar consolidar este tema, fueron los representantes de la Federación de Juntas Vecinales (Fejuve), los que se opusieron a este incremento”, explicó Flores.

Producto de este impasse con la organización vecinal, se entró en un cuarto intermedio con los representantes de los operadores del transporte público, con la finalidad de que las tarifas se puedan mantener tal como están en el tramo corto Bs, 1 y el tramo largo desde los puntos de referencia como son las extrancas de Bs 1,50.

TRAMOS LARGOS

Otro de los problemas que se ha presentado en este tema del cobro ilegal, en muchas de las ocasiones y el mismo trameaje, es el crecimiento continuo de la población que debido a este tema las zonas se van

extendiendo por lo que son los mismos choferes quienes impusieron un monto en cuanto a los tramos extralargos, porque ya se llega a otro municipio, como por ejemplo Achocalla, Viacha o Laja, quienes ya salen fuera del radio urbano y municipal.

ESTUDIO DE COSTOS

En cuanto a un estudio de costos que tiene efectuado el municipio, por el anterior Gobierno Municipal, se tiene previsto que este documento deberá ser actualizado, con la finalidad de establecer un verdadero parámetro de cuánto tendría que ser el pasaje, de acuerdo a este documento, el mismo que en el momento se viene analizando por parte de las autoridades municipales, por estar incompleto y con muchas falencias. “Para el municipio sería de mucha ayuda que desaparezca el cobro por tramos, con un pasaje único y de esta forma controlar de la mejor forma posible este mal servicio que algunos choferes todavía prestan con el trameaje, porque lamentablemente la ciudad de El Alto, es la única urbe que todavía viene cobrando con este sistema de tramos, para lo cual debe existir un estudio de costos actualizado”, finalizó el Secretario Municipal de Movilidad Urbana, Fernando Flores.

SONDEO DE OPINIÓN

MIGUEL QUENALLATA

Lamentablemente es una pena hablar de los choferes de la ciudad de El Alto, porque ninguno de ellos cumple con las disposiciones de Tránsito, menos con la reglamentación que tiene municipio y de esta manera cometen los abusos constantes ante la población con el trameaje, cambio de discos, alteración de rutas y lo que es peor el maltrato al usuario.

Existe mucho desorden en las calles, producto de una sobrepoblación de minibuses del servicio público, lo que ocasiona verdaderos embotellamientos en horas pico perjudicando al usuario.

VIRGINIA VALERIANO

Es un verdadero problema para nosotros, especialmente en las tardes como en las mañanas, cuando queremos abordar los minibuses para dirigirnos a nuestras fuentes de trabajo y sobre eso los choferes, nos dan un maltrato y si no son ellos son sus ayudantes los que no tienen un poco de educación con el usuario. Por otro lado, debido a una falta de control policial los choferes hacen lo que quieren, trameando desde su parada para llegar a la Ceja en varias paradas que ellos mismos se han impuesto, sin que nadie pueda hacer algo.

MIRIAM JIMENEZ

Uno de los problemas del transporte, en nuestra ciudad, es la falta de conciencia de los choferes, porque con el trameaje que hacen a gusto y antojo en contra de la población es mucho abuso lo que soportamos todos los días.

Nosotras las mujeres no podemos acceder fácilmente a este servicio especialmente en horas pico, porque al vernos con nuestros hijos o con bultos no nos quieren levantar y eso es un abuso que nadie pone un alto, ni el tránsito, porque no aparecen y el mismo municipio que no tiene capacidad para controlar.

ANEXO VII

NOTICIAS SOBRE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE

Fuente: Periódico Página Siete

Disponible en: <https://www.paginasiete.bo/sociedad/2014/1/26/usuarios-choferes-quejan-sobre-transporte-publico-12327.html>

Título de Noticia: ENCUESTA A PASAJEROS Y A DIRIGENTES DEL AUTOTRANSPORTE

Fecha de publicación:miércoles 11 de agosto 2021

ENCUESTA A PASAJEROS Y A DIRIGENTES DEL AUTOTRANSPORTE

Usuarios y choferes se quejan sobre el transporte público

Maltrato, mal olor, suciedad, trancaderas y constantes peleas son algunas de las experiencias de los pazeños a la hora de recurrir al servicio público.



Usuarios y choferes coinciden en que el servicio de transporte público en la ciudad de La Paz es deficiente. Ambos sectores tienen sus quejas, que son similares, aunque desde distintos puntos de vista.

Maltrato, mal olor, suciedad y las trancaderas son algunos de los problemas con los que tienen que lidiar los pasajeros y quienes están detrás del volante. Las autoridades afirmaron que 61 buses PumaKatari y 421 cabinas del teleférico La Paz - El Alto revolucionarán el transporte en ambas urbes.

Asientos y estatura

Luz Arce Peñaloza mide 1,75 metros y cada vez que sube a un minibús, según ella, se golpea la cabeza. Además, los asientos son un peligro para sus pantalones y medias, ya que en varias oportunidades se le rasgaron por los fierros que sobresalen.

Lo mismo le ocurrió a Rosario Villanueva, a quien en dos ocasiones se le rompieron los pantalones. Natividad Acosta cuenta que la primera vez que llegó a La Paz, desde Buenos Aires, notó el espacio reducido de los minibuses porque "me chocaba la cabeza a cada rato y si te sientas en la esquina del fondo, la gente hace caer ese asiento que se mueve y te choca las rodillas, y tengo las rodillas con moretones".

Olor

Mariana Arce no suele movilizarse en el transporte público, pero lo que recuerda es cuando se sentó al lado de la puerta, con el vehículo lleno de pasajeros, y el voceador que estaba a su lado levantó los brazos para cobrar el pasaje y sintió "el mal olor y tienes al frente un bulto o no falta quien dice 'quisito parada voy a ir' (detrás del asiento delantero)".

René Alcázar, de 60 años, afirma que lo que le incomoda es "la falta de higiene. Yo subí a un minibús y el mal olor era insoportable".

Maltrato

Daney Dávila volvía en una ocasión del Desagüadero a la ciudad de El Alto, cuando cerca a la tranca de Río Seco un señor, al que le faltaba un zapato y estaba ebrio, subió al vehículo. Comenzó a llover y el ayudante del conductor pidió a los usuarios sus pasajes, como el individuo no tenía los 1,50 bolivianos, el chofer decidió dejarlo allí mismo, bajo la lluvia y sin su zapato.

Dávila pidió un poco de consideración por el hombre, pero le dijeron que mejor no se entrometiera. Cuando al hombre ya lo bajaban, Daney dijo que pagaría el pasaje y en segundos lo subieron nuevamente al vehículo.

Una joven de 23 años, Vania Terán, comenta que cuando uno sube a un minibús "no sabes lo que te va a pasar". La música cumbia en volúmenes altos es uno de esos "molestos" casos, afirma.

Como Vania y una pasajera pidieron al chofer bajar el volumen, éste respondió que mejor se bajaran ellas, así que "me bajé y no le pagué el pasaje, hasta nos quiso insultar, pero no me importó", afirma la joven.

El hígado de Carlos Valdivieso "revienta" cuando los conductores no quieren recoger ancianos ni niños. Su rostro se pone tenso cuando habla de los incrementos en las tarifas. "Yo les pregunto dónde está la norma que establece eso, pero hacen lo que les da la gana".

Su amiga alemana, Susana, dijo una vez que "acá en Bolivia es increíble porque para que uno baje, todos tenemos que bajar". A ella le cuesta entender cómo se trabaja en la hoyada, porque "tienen que esperar una hora para ir a sus trabajos y también soportar las trancaderas".

Mal estado, cambios y asaltos

El director de Vialidad de la Alcaldía de La Paz, Marco Fuentes, recuerda una ocasión en la que iba hacia Villa San Antonio y al minibús se le salió la puerta. Como el ayudante no lograba asegurar el rodamiento superior en el canal, bajaron a los pasajeros sin devolverles los pasajes. A los cinco minutos lograron colocar el rodamiento y el motorizado vació descendió hasta el Cruce de Villas a recoger pasajeros para volver a subir.

A estas historias de algunos usuarios se le suman otras de pérdidas de cambios, asaltos con o sin sogas para el cuello, peleas y la desesperación de no poder abrir las ventanas de un vehículo de transporte público en un día soleado.

La solución es un trabajo integrado

El secretario ejecutivo de la Federación Departamental de Choferes de La Paz 1° de Mayo, Ismael Fernández, reconoció que existe un mal servicio de transporte público en la ciudad paceña. Lo mismo considera el presidente de la Federación Departamental de Cooperativas de La Paz, Braulio Arguedas. Ellos opinan que la solución a este problema pasa por un trabajo concertado entre usuarios, autoridades y transportistas. También cuentan sus malas experiencias como conductores.

Fernández dice que día tras día deben soportar las trancaderas y el mal humor de las autoridades y de los pasajeros. "A mí me da bronca que el pasajero entre con olor a pies o a sobaco. Yo cada vez limpiaba mi minibús y a la parada llegaba con comida, coca mascada, basura y hasta sangre en los asientos".

Arguedas cuenta que en una ocasión un conductor particular chocó su vehículo. "Dicen que nosotros nos creemos dueños de las calles, pero son los particulares los imprudentes, los que no respetan". Llegaron al Tránsito, conversaron y al final cada quien pagó los daños en sus respectivos vehículos, "y como yapa nos cobraron multa a los dos", comenta el dirigente.

ANEXO VIII

NOTICIAS SOBRE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE

Fuente: ANF agencia de noticias FIDES

Disponible en: <https://www.noticiasfides.com/nacional/politica/antipersonaje-el-minibusero-de-la-paz-373577>

Título de Noticia: Antipersonaje: El minibusero de La Paz

Fecha de publicación: 30 de diciembre de 2016 09:20



Los minibuseros son esos personajes paceños indispensables para la marcha diaria de la ciudad, pero a la vez, son repudiados por gran parte de la ciudadanía, la que los culpa por el mal servicio que prestan.

La Paz, 30 de diciembre (ANF).- Abordar un minibús en La Paz puede ser una experiencia estridente, estresante e insegura. Sin embargo, ahí van los paceños, en minibús porque el radiotaxi es caro, el Puma Katari no abastece y el Teleférico no cubre las vías troncales.

Subir a un minibús es una experiencia estridente porque que la música chicha sale a todo volumen de los parlantes. Es estresante porque el pasajero podría terminar discutiendo con el chofer por la ruta, el trameaje, el cambio, el arranque veloz, el frenazo, o por cualquier otra cosa. Y, puede ser insegura porque los choferes no respetan las rutas, dejan al pasajero en cualquier parte y a cualquier hora del día y de la noche, toman otras vías que no están en su ruta y, por si con eso no bastara, juegan al rally de la velocidad con sus colegas para ganar a los pasajeros en el camino.

Así y todo, no falta el chofer que cuelga un letrero que dice: “Aquí todo es chévere, el minibús, el chofer, el ayudante”. ¿En serio? Yaaaaaaa, dirían los más amenos.

¿No te gusta la música? ¿No te parece que le tramo es el correcto? ¿No quieres que sobrecargue con pasajeros en la espaldera? Mejor cállate o te mandarán a bajar. “¿Por qué no te tomas un radiotaxi?”, es lo menos que te dirán.

¿Te subiste al minibús sin agarrarte de los asientos? Ten cuidado, puedes terminar de bruces en el fondo del Minibús porque el chofer, seguro, arrancó a toda velocidad ni bien pusiste los pies en su unidad.

“Vivo por la zona Pasankeri Sur, lamentablemente por mi zona solo hay una línea de minibuses, que es la 836 y esos señores, si se los puede llamar así, son todos unos groseros, maltratan a todos los que obligatoriamente tomamos esa línea y no salen a la hora y lo peor es que los vehículos son sucios y huelen mal”, expresa un vecino.

Si eres de los cándidos que espera el minibús en la parada de siempre, ten cuidado, podrías pescar un resfriado y un tortícolis esperando que aparezca la unidad porque, seguro, se fue por otra ruta. Eso pasa con más frecuencia en las noches. Los que saben de las mañan, corren a otra esquina a esperarlos.

Si el pasajero es niño, anciano, mujer embarazada o una madre con un bebé en brazos, lo más probable es que el chofer pase raudo fingiendo no haber visto a nadie levantar el brazo.

“Estoy embarazada y me encontraba junto a mi madre que es de la tercera edad esperando minibús en la esquina de la ex fábrica Said. Hicimos parar uno para poder subir, pero pasaron de largo porque creo que sabía que subiríamos lento y todos los vehículos pasaban directo. Al final nos embarcamos en un taxi. Son muy malcriados”, relató una ciudadana en la página de Facebook de “Fuera Minibuses de La Paz”.

“Con el alza de tarifas, legalizaron el trameaje”

Desde el 22 de febrero, el alcalde Luis Revilla autorizó el incremento de pasaje de 1.50 a 2 bolivianos y garantizó que el transporte público prestaría un mejor servicio y, además, destacó que se eliminaría el trameaje. Sin embargo, la iniciativa no funcionó y, según muchos ciudadanos, la disposición edil de incrementar las tarifas sólo legalizó el trameaje que consiste en no cubrir la totalidad de la ruta, sino dividirla en varias partes, de tal manera que el usuario termina pagando dos o tres pasajes por llegar a su casa.

Los vehículos ahora tienen una “certificación de calidad” otorgada por el municipio, que supuestamente acredita que el motorizado tiene las mejores condiciones, pero la anunciada mejora terminó siendo, en la mayoría de los casos, un tapiz de tela polar en los asientos, un mini basurero en la parte delantera y una caja que simula ser un botiquín. Entre las “mejoras” se incluyeron letreros que piden a los usuarios que “no sean cochinos”, que “cierren la puerta con cuidado”, entre otros.

Por lo demás, el pasajero sigue golpeándose la cabeza al entrar y sigue adquiriendo uno que otro moretón en las piernas o las rodillas al tratar de entrar en los minúsculos asientos.

Y, pese a que aumentó el precio del pasaje, los voceadores no regresaron y la gente tiene que abrir y cerrar por sí misma la puerta. No faltan los malhumorados que la tiran con fuerza o que simplemente la dejan abierta. Es una forma de venganza.

En La Paz hay 300.000 motorizados, de las cuales 34.000 pertenecen al transporte público, es decir, 10%. De acuerdo a la comuna paceña, el 70% de la población, un total de 2.000.000 habitantes usa el servicio público y el resto tiene coche o se traslada a pie.

ANEXO IX

FOTOGRAFÍAS DEL TRANSPORTE URBANO PACEÑO





laRazón | Ciudades

Portada Opinión Nacional Economía **Ciudades** Sociedad Sociales Mundo La Revista

CUDADES > ALCALDÍA

Persisten 3 problemas pese a nuevos pasajes de minibuses

Reincidentes. Alcalde anuncia retiro de placas de 314 vehículos

Etiquetas
Alcalde, persistentes, problemas, nuevos, pasajes, minibuses

La Razón (Edición Impresa) | Katya Valdés / La Paz
01:55 / 01 de marzo de 2016

ENCUESTA A PASAJEROS Y A DIRIGENTES DEL AUTOTRANSPORTE

Usuarios y choferes se quejan sobre el transporte público

Maltrato, mal olor, suciedad, trancaderas y constantes peleas son algunas de las experiencias de los pasajeros a la hora de recurrir al servicio público.

domingo, 26 de enero de 2014

Sergio Mendoza / La Paz
Usuarios y choferes coinciden en que el servicio de transporte público en la ciudad de La Paz es deficiente. Ambos sectores tienen sus quejas, que son similares, aunque desde distintos puntos de vista. Maltrato, mal olor, suciedad y las trancaderas son algunos de los problemas con los que tienen que lidiar los pasajeros y quienes están detrás del volante. Las autoridades afirmaron que 61 buses Pumakateri y 421 cabinas del teleférico La Paz - El Alto revolucionarán el transporte en ambas urbes.

Asientos y estatura
Luz Arce Peñaloza mide 1,76 metros y cada vez que sube a un minibus, según ella, se golpea la cabeza. Además, los asientos son un peligro para sus pantalones y medias, ya que en varias oportunidades se le rasgaron por los fierros que sobresalen.

Lo mismo le ocurrió a Rosario Villanueva, a quien en dos ocasiones se le rompieron los pantalones. Navidad Acosta cuenta que la primera vez que llegó a La Paz, desde Buenos Aires, notó el espacio reducido de los minibuses porque "me chocaba la cabeza a cada rato y si te sientas en la esquina del fondo, la gente hace caer ese asiento que se mueve y te choca las rodillas, y tengo las rodillas con moretones".

Olor
Marilena Arce no suele movilizarse en el transporte público, pero lo que recuerda es cuando se sentó al lado de la puerta, con el vehículo lleno de pasajeros, y el chofer que estaba a su lado levantó los brazos para cobrar el pasaje y sintió "el mal olor y tienes al frente un butto o no falta quien dice 'aquisto parada voy a ir' (detrás del asiento delantero)".

pagead=ac/h?sa=LB&ei=CfOmehe4WN-KJcusmATzm7noC6Sem9i0LrLtoE3Yqms2AQASCNv94jVMWAgDUAgABseSu2QPPA



Iniciar sesión · Registrarse · Contactarnos

Miércoles 08 de marzo del 2017. Actualizado a las 1:41:16 (Gmt -4)

La Prensa.com.bo | LA PAZ

INICIO **ACTUALIDAD** OPINIONES ENTRENDENCIAS ACCIÓN MULTIMEDIA

LA PAZ BOLIVIA MUNDO SEGURIDAD ECONOMÍA

Ed. Impresa FUERON LEVANTADAS EN LOS TRES MACRODISTRITOS DONDE OPERAN LOS BUSES PUMAKATARI
HAY 7 MIL DENUNCIAS CONTRA EL TRANSPORTE

Por Redaccion central - La Prensa - 1/03/2014

Comentarios

Me gusta 0 Tweetear



HAY 7 MIL DENUNCIAS CONTRA EL TRANSPORTE - Redaccion central La Prensa



ANEXO X

SÍNTESIS DE LAS LEYES CONSULTADAS

- Constitución Política del Estado Plurinacional

Art. 76.

I. El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores.

Art. 302.

I. Son competencias exclusivas de los gobiernos municipales autónomos, en su jurisdicción:

18. Transporte urbano...

23. Elaborar, aprobar y ejecutar sus programas de operaciones y su presupuesto

37. Políticas que garanticen la defensa de los consumidores y usuarios en el ámbito municipal

- Ley Marco de Autonomía y Descentralización “Andrés Ibáñez” Nro. 031 de 19 de julio de 2010

Art. 96. (Transportes)

Par. VII. De acuerdo a la competencia exclusiva del numeral, 18 Parágrafo I del Artículo 302, de la CPE, los gobiernos municipales tienen las siguientes competencias exclusivas:

1. Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento de tránsito urbano.

- Ley General de Transportes Nro. 165 de 16 de agosto de 2011

Artículo 118. (Atención a Personas con Discapacidad o Necesidades Especiales)

I. Los pasajeros con discapacidad o con necesidades especiales (personas adultas mayores, niñas, niños, enfermas, enfermos y mujeres embarazadas si corresponde), y sus acompañantes deberán recibir un trato preferencial.

II. El operador y administradores de infraestructura deberán brindar a estos pasajeros la asistencia necesaria y facilitar su acceso al medio de transporte, destinando asientos que estén próximos a los accesos, debidamente señalizados, asignando además el espacio necesario para la comodidad del pasajero y la ubicación de bastones, muletas u otro equipo especial.

Artículo 119. (Atención Preferencial)

I. Las personas con discapacidad o necesidades especiales, gozarán de atención preferente. Al efecto, los operadores de servicio para cada modalidad de transporte deberán priorizar la atención a dichos pasajeros y acompañantes para evitar que realicen cualquier tiempo de espera innecesario en la atención y prestación del servicio.

II. Asimismo, tendrán derecho a embarcar al medio de transporte en forma previa a cualquier otro pasajero.

III. Por seguridad del pasajero con discapacidad o necesidades especiales, el personal encargado en destino, determinará la conveniencia de desembarcarlo primero o al final del resto de los pasajeros.

Artículo 188. (Educación Vial)

La educación vial se constituye en el medio fundamental para evitar accidentes de tránsito, para lo cual las autoridades Competentes elaborarán la normativa específica para el funcionamiento de centros de

enseñanza para conductores. Programarán actividades educativas y coordinarán con los medios de comunicación la transmisión de mensajes referidos a la educación vial.

Artículo 238. (Normas Técnicas)

I. Todos los operadores están obligados a cumplir requisitos y estándares de calidad, seguridad, circulación, vialidad y otros que sean aplicables según las disposiciones vigentes, en forma permanente y bajo su responsabilidad a fin de garantizar una prestación del servicio eficiente.

II. La calidad y seguridad del servicio deben garantizar la satisfacción de la usuaria y usuario en términos de cumplimiento de itinerarios, puntualidad, comodidad, atención e información al cliente, higiene, prevención de accidentes y otros aspectos técnicos establecidos de acuerdo a normativa específica para la implementación del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular.

Artículo 257. (Autorización Municipal)

Par II, inc. d) Certificado de aprobación de Revisión Inspección Técnica Vehicular que garantice el óptimo funcionamiento del motorizado.

- Decreto Supremo N° 420 de febrero 03 de 2010

Aprueba mecanismos de control, fiscalización y seguridad vial, en el sector de transporte automotor público terrestre de pasajeros, para disminuir el riesgo de accidentes de tránsito en las carreteras y caminos del Estado Plurinacional de Bolivia, estableciendo las infracciones y sanciones ante el incumplimiento de los mismos.

- Decreto Supremo N° 659 de octubre 06 de 2010

Reglamenta los mecanismos de control, fiscalización y seguridad vial en el sector de transporte automotor público terrestre de pasajeros, establecidos en el Decreto Supremo N° 0420, de febrero 03 de 2010.

- Reglamento de Tránsito - Resolución Suprema No. 18744

Art. 223. (Transporte Urbano)

Esta clase de servicio se circunscribe al radio urbano y principalmente comprende: automóviles de alquiler (taxis y trufis), rápidos, micros, transporte colectivo de pasajeros, transporte urbano...

- La Autonomía, el Gobierno Municipal y el Transporte

Artículo 96. (Transportes)

VII. De acuerdo a la competencia exclusiva del Numeral, 18 Parágrafo I del Artículo 302, de la Constitución Política del Estado, los gobiernos municipales tienen las siguientes competencias exclusivas:

- 1. Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano.*
- 2. Efectuar el registro del derecho propietario de los vehículos automotores legalmente importados, ensamblados o fabricados en el territorio nacional. Los gobiernos municipales remitirán al nivel central del Estado, la información necesaria en los medios y conforme a los parámetros técnicos determinados para el establecimiento de un registro centralizado, integrado y actualizado para todo el país.*
- 3. Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana.*
- 4. Regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado.*

5. *La competencia exclusiva municipal en transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano, se la ejercerá en lo que corresponda en coordinación con la Policía Boliviana.*

Artículo 22. (Gobiernos Autónomos Municipales)

Los Gobiernos Autónomos Municipales tienen las siguientes competencias exclusivas:

a) Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano en toda la jurisdicción municipal.

b) Efectuar el registro del derecho propietario de los vehículos automotores legalmente importados, ensamblados o fabricados en el territorio nacional. Los gobiernos autónomos municipales remitirán al nivel central del Estado, la información necesaria en los medios y conforme a los parámetros técnicos determinados para el establecimiento de un registro centralizado, integrado y actualizado para todo el país.

c) Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana.

d) Regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado.

e) El transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano, se lo ejercerá en lo que corresponda en coordinación con la Policía Boliviana.

f) Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos públicos locales.

g) Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar los caminos vecinales, en coordinación con los pueblos indígena originarios campesinos, cuando corresponda.