



DEFENSORÍA DEL PUEBLO  
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

# **Informe Defensorial**

## **Seguridad vial**

### **como garantía del derecho a la vida**

**en el transporte automotor público interdepartamental**



Fotografía: viajando en prosa

AL ENCUENTRO CON EL PUEBLO  
[www.defensoria.gob.bo](http://www.defensoria.gob.bo)

# **INFORME DEFENSORIAL**

## **“SEGURIDAD VIAL COMO GARANTÍA DEL DERECHO A LA VIDA”**

**EN EL TRANSPORTE AUTOMOTOR PÚBLICO INTERDEPARTAMENTAL**





**DEFENSORÍA DEL PUEBLO**  
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

## **INFORME DEFENSORIAL**

# **“SEGURIDAD VIAL COMO GARANTÍA DEL DERECHO A LA VIDA”**

**EN EL TRANSPORTE AUTOMOTOR PÚBLICO INTERDEPARTAMENTAL**

**JUNIO 2019**





DEFENSORÍA DEL PUEBLO  
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

**Resolución Defensorial N° DP/ADCDH/04/2019**  
**La Paz, 10 de junio de 2019**

**VISTOS:**

El informe referente a la investigación defensorial sobre el grado de cumplimiento de la normativa referida a los mecanismos de control y fiscalización del sector de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental, en el marco de la Seguridad Vial, la información recolectada, los resultados obtenidos y el análisis realizado.

**CONSIDERANDO:**

Que, parágrafo I del Artículo 218 de la Constitución Política del Estado establece a la Defensoría del Pueblo como la institución encargada de velar por la vigencia, promoción, difusión y cumplimiento de los derechos humanos, individuales y colectivos, que se establecen en la Constitución, las leyes y los instrumentos internacionales.

Que, el numeral 3 del Artículo 222, de la Constitución Política del Estado establece como una atribución de la Defensoría del Pueblo: *"Investigar, de oficio o a solicitud de parte, los actos u omisiones que impliquen violación de los derechos, individuales y colectivos, que se establecen en la Constitución, las leyes y los instrumentos internacionales, e instar al Ministerio Público al inicio de las acciones legales que correspondan"*.

Que, por su parte, el numeral 5 del citado artículo, faculta a la Defensoría del Pueblo a formular recomendaciones, recordatorios de deberes legales y sugerencias para la inmediata adopción de correctivos y medidas a todos los órganos e instituciones del Estado y emitir censura pública por actos o comportamientos contrarios a dichas formulaciones.

Que, parágrafo I del Artículo 24, de la Ley 870 "Ley del Defensor del Pueblo" de 13 de diciembre de 2016, establece que concluida la Investigación y comprobadas las vulneraciones de derechos, la Defensoría del Pueblo podrá emitir Resoluciones fundamentadas que contengan según sea el caso, recomendaciones, recordatorios, sugerencias o correctivos y censura pública. El parágrafo III, establece que, emitida la Resolución, esta será puesta a conocimiento de la autoridad o servidor público.

Que, mediante Resolución de la Asamblea Legislativa Plurinacional R.A.L.P.N°001/2019-2020 de 30 de enero de 2019, la Asamblea Legislativa Plurinacional, conforme el Artículo 12 de la Ley N° 870, Ley del Defensor del Pueblo, designó a la Delegada Adjunta para la Defensa y Cumplimiento de los Derechos Humanos como Defensora del Pueblo a.i. a partir del día siguiente de la emisión de la referida Resolución.



@DPBolivia

Defensoría del Pueblo Bolivia

OFICINA NACIONAL (La Paz) C. Colombia N° 440 San Pedro • Tel: 2113600 – 2112600

[www.defensoria.gob.bo](http://www.defensoria.gob.bo)  
LÍNEA GRATUITA 800 10 8004

**POR TANTO:**

La Defensora del Pueblo a.i. del Estado Plurinacional de Bolivia, en uso de las atribuciones conferidas por la Constitución Política del Estado y la Ley Nro. 870 de 13 de diciembre de 2016.

**RESUELVE:**

**PRIMERO:** Aprobar el Informe Defensorial titulado "*Seguridad Vial como garantía del Derecho a la Vida*".

**SEGUNDO:** Notificar a las autoridades correspondientes los recordatorios de deberes legales, las recomendaciones y sugerencias defensoriales señaladas en el informe, para su pronunciamiento en el plazo de treinta días.

Regístrese y Archívese.



Abg. Natalia Alejandra Cruz Tarifa  
DEFENSORA DEL PUEBLO a.i.

# ÍNDICE

Presentación.....	9
<b>PRIMERA PARTE</b>	
<b>CONSIDERACIONES GENERALES.....</b>	<b>15</b>
I. ANTECEDENTES.....	15
II. JUSTIFICACIÓN.....	18
III. OBJETIVO Y ALCANCE.....	22
IV. MECANISMOS DE INTERVENCIÓN.....	23
<b>SEGUNDA PARTE</b>	
<b>OBLIGACIONES DEL ESTADO.....</b>	<b>27</b>
I. MARCO NORMATIVO.....	27
II. ROL DE LAS INSTITUCIONES Y MECANISMOS DE SUPERVISIÓN Y CONTROL.....	33
III. POLÍTICAS PÚBLICAS.....	35
<b>TERCERA PARTE</b>	
<b>RESULTADOS DE LA INTERVENCIÓN DEFENSORIAL.....</b>	<b>43</b>
I. DIAGNÓSTICO.....	43
II. ANÁLISIS.....	89
III. CONCLUSIONES.....	148
IV. DETERMINACIONES DEFENSORIALES.....	154
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>163</b>





# PRESENTACIÓN

La Seguridad Vial es una cuestión de Derechos Humanos, donde se deben asumir las medidas necesarias para proteger el derecho a la integridad, a la salud, al desarrollo, en síntesis a proteger el derecho a la vida.

La Seguridad Vial es un tema preocupante no solo en nuestro país, sino a nivel global. El informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre el estado mundial de la seguridad vial 2018 destaca que las lesiones causadas por el tránsito son ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años. Los datos proporcionados por la Organización Panamericana de la Salud y la OMS en su informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas 2019 confirman que pese a haberse logrado algunos avances en países de la región, es evidente que la meta de reducir a la mitad el número de muertes y traumatismos causados por el tránsito para el 2020, no se logrará.

Al respecto, Bolivia es uno de los países que muestra una considerable mejoría en sus indicadores en el período 2013-2016, pese a ello, datos recientes muestran que la cantidad de hechos de tránsito, personas fallecidas y heridas va nuevamente en aumento, y las proyecciones realizadas por el Viceministerio de Seguridad Ciudadana y organismos internacionales no son alentadoras en caso de no reforzar las medidas para prevenir y responder de mejor manera a los accidentes de tránsito.

Ahora bien, la Seguridad Vial no es solamente una cuestión de cifras, sino que estas nos deben llamar a la reflexión de que cada número, cada dato, cada indicador, es una vida humana, es un niño huérfano, una joven truncada en su futuro prometedor o una persona lisiada de por vida. En un accidente de tránsito, nuevamente son las personas más vulnerables las que corren mayor riesgo de muerte o lesión, como ser los niños, los adultos mayores o las personas con discapacidad. Además las consecuencias posteriores al accidente pueden, y generalmente lo hacen, ocasionar otras tragedias humanas reflejadas en la imposibilidad de cubrir gastos médicos, o de generar ingresos para subsistir debido una lesión muy grave, lo cual afecta a los más pobres.

El presente Informe Defensorial presenta el grado de cumplimiento de la normativa referida a los mecanismos de control y fiscalización del sector de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental. Se ha pretendido proporcionar un panorama general de la magnitud del problema en cuanto a hechos de tránsito y las muertes y heridos que ocasionan, los factores de riesgo más importantes, las medidas asumidas por el Estado y el grado de cumplimiento de las mismas.

La investigación se ha enfocado en el Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental, debido a que los buses interdepartamentales transportan una importante cantidad de personas diariamente, con lo cual los operadores y sobre todo los conductores de estos buses, tienen en sus manos la posibilidad de brindar un servicio seguro o de provocar una tragedia humana en todos los sentidos.

Los datos estadísticos muestran que las fallas humanas son las que provocan más del 85% de los accidentes de tránsito. Ello hace imperioso a las entidades del Estado centrarse en este aspecto, desde la formación de conductores y la obtención de licencias, una cualificación posterior a la licencia y una acreditación más rigurosa de conductores de buses interdepartamentales, pasando por la implementación de medidas que reduzcan los riesgos de accidentes, como ser el uso de limitadores de velocidad, todo ello bajo

un control permanente, principalmente por parte de la Policía Boliviana y la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte que asegure el cumplimiento de la normativa a través del sistema de denuncias y procesos administrativos sancionatorios efectivos.

La Defensoría del Pueblo desea que este informe pueda visibilizar y generar mayor conciencia en la población y las instancias gubernamentales sobre la importancia de asumir medidas firmes y efectivas para que la Seguridad Vial se constituya en una verdadera garantía para el Derecho a la Vida.

Abg. Nadia Alejandra Cruz Tarifa  
DEFENSORA DEL PUEBLO a.i.





**PRIMERA PARTE**  
**CONSIDERACIONES GENERALES**





# PRIMERA PARTE

## CONSIDERACIONES GENERALES

### I. ANTECEDENTES

El transitar es inherente a la vida humana. El ser humano siempre ha necesitado de la movilidad, ya sea personal o de grupos, para satisfacer tanto sus necesidades básicas vitales como las originadas por su condición social. Los accidentes ocurridos con motivo del tránsito también han acompañado a todos los grupos sociales desde los tiempos más remotos. Se tiene conocimiento de que en 1300, al celebrarse el Año Santo en la ciudad del Vaticano, la cantidad de peregrinos fue tan grande que tuvieron lugar numerosos accidentes del tránsito, por lo que se decidió pintar las calles, puentes y caminos con rayas blancas para dividirlos en dos secciones, haciendo saber a los peregrinos las reglas para transitar fácilmente y con cierta seguridad.<sup>1</sup>

La invención y perfeccionamiento de los motores revolucionaron el transporte. Los beneficios de estos adelantos son incalculables pero, por otro lado, la humanidad ha pagado con creces, en heridos y vidas humanas, la comodidad, rapidez y goce que trae consigo el transporte con este tipo de vehículos. La primera muerte por accidente de tráfico en el mundo ocurrió en Londres en 1896 a Bridget Discoll, una mujer de 44 años. Pese a la afirmación del funcionario encargado de la investigación del caso, "esto no debe volver a ocurrir nunca más", lo que le sucedió a esa mujer se ha repetido una y otra vez, de hecho, ha ocurrido decenas de millones de veces.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Silva (1972). Educación vial, pág. 34.

<sup>2</sup> OPS Bolivia (2004). Seguridad vial. Datos ofrecidos por la Organización Mundial de la Salud.



La Organización Mundial de la Salud (OMS), en el año 1957 definió el accidente como "todo aquel suceso fortuito del que resulta una lesión reconocible". Apoyándose en esta definición, algunos autores han señalado el papel decisivo del azar. En los trabajos de Giscard<sup>3</sup>, queda patente que el 61% de los conductores de vehículos de motor interrogados creían en el destino o en la mala suerte como factor desencadenante de éstos. Si esta visión fatalista fuera cierta serían inútiles cuantas medidas se tomaran para prevenirlos ya que ocurrirían cuando y donde menos se esperaran.

El término "accidente" puede dar la impresión de inevitabilidad e impredecibilidad, es decir, de suceso imposible de controlar. Pero los choques causados por el tránsito son, por el contrario, sucesos que cabe someter a análisis racional y acciones correctoras. En la década de 1960 y a principios de la siguiente, muchos países con una alta proporción de vehículos de motor empezaron a lograr grandes descensos de la cifra de víctimas mediante estrategias científicas y orientadas a obtener resultados. Esta respuesta fue impulsada por activistas como Ralph Nader en los Estados Unidos de América y dotada de solidez teórica por científicos como William Haddon Jr.

El Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, publicado por la OMS el 2004 mostró los principios rectores de ese cambio de paradigma en la prevención y control de los traumatismos causados por el tránsito, entre los que señala, entre otros<sup>4</sup>:

- Los traumatismos causados por el tránsito se pueden prevenir y predecir en gran medida; se trata de un problema causado por el ser humano que cabe someter a un análisis racional y a la aplicación de medidas correctivas.
- La Seguridad Vial es un problema multisectorial y de salud pública – todos los sectores, incluido el sanitario, deben asumir plenamente su

---

<sup>3</sup> Citado por Vilchis-Iturrioz (1986). Los accidentes de tránsito: una problemática actual. Salud Pública Mex., pág. 537.

<sup>4</sup> OMS (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito

responsabilidad y desplegar actividades y campañas de promoción de la prevención de los traumatismos causados por el tránsito.

De manera general la Seguridad Vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito.<sup>5</sup> Existe una clasificación de los elementos de Seguridad Vial, que se divide aspectos que consideran la seguridad activa que es la asistencia al conductor para evitar los posibles accidentes (ejemplo: luces de freno). La pasiva tiene como objetivo reducir las consecuencias de un accidente en el momento en el que ocurre (ejemplo: airbag, cinturón). Un tercer elemento se refiere la búsqueda de reducir las consecuencias pero ya después del accidente (ejemplo: corte del combustible para evitar incendios).<sup>6</sup> Por último, esta la respuesta médica a los hechos de tránsito que es también parte de esta materia, reconociéndose a los traumatismos causados por el tránsito como un problema de salud pública grave.<sup>7</sup>

Como se expone, la Seguridad Vial es un tema amplio en el que confluyen variables diferentes.

El presente informe se centró en los mecanismos de control del sector de transporte. Al respecto, el Estado Plurinacional de Bolivia viene implementado desde hace más de 10 años acciones para mejorar estos mecanismos de control y reducir las lesiones y muertes causadas por el tránsito.

Políticas Públicas, como el “Plan Nacional de Seguridad Vial en Carreteras 2007 – 2011” y el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2014 – 2018”, además de una serie de leyes, Decretos Supremos, y Resoluciones Ministeriales, que serán desarrollados más adelante, son parte de este esfuerzo estatal para proteger la vida e integridad de la población.

---

<sup>5</sup> OPS. Acerca de seguridad vial. Accesible en: [https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5163:about-road-safety&Itemid=39898&lang=es](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=5163:about-road-safety&Itemid=39898&lang=es)

<sup>6</sup> Fundación MAPFRE (2013). Definición Seguridad Vial.

<sup>7</sup> Resolución WHA 57.10 de 22 de mayo de 2004 de la 57ª Asamblea Mundial de la Salud.

## II. JUSTIFICACIÓN

En septiembre de 2015, los Jefes de Estado que asistieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptaron la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible entraron en vigor oficialmente el 1 de enero de 2016, y Bolivia es parte de los países comprometidos con su cumplimiento.<sup>8</sup>

Una de las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) (3.6) es reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidente de tránsito al 2020.<sup>9</sup>

La inclusión de una meta tan ambiciosa constituye un avance significativo para la Seguridad Vial y es un reflejo de un reconocimiento cada vez mayor del enorme precio que se cobran los traumatismos causados por los accidentes de tránsito. También constituye un reconocimiento de la pesada carga que los accidentes de tránsito imponen a la economía nacional y a las familias, y, por tanto, de su pertinencia en los programas de desarrollo y de medio ambiente que se abordan en los ODS.<sup>10</sup>

La Organización Mundial de la Salud - OMS es la responsable de realizar un seguimiento a la Seguridad Vial a nivel global y para ello elabora informes periódicos sobre el estado mundial de la Seguridad Vial. El informe 2018, publicado por la OMS en diciembre de ese año, destaca que el número de muertes anuales causadas por el tránsito ha alcanzado los 1,35 millones. Un dato especialmente doloroso es que las lesiones relacionadas con el tránsito son ahora la principal causa de muerte entre las personas de 5 a 29 años.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Naciones Unidas Bolivia. Agenda 2030. Accesible en: <http://www.nu.org.bo/agenda-2030/>

<sup>9</sup> OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015 (Resumen), p. 1.

<sup>10</sup> OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015 (Resumen), p. 1.

<sup>11</sup> OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018, p. 5.

En los entornos donde se han registrado progresos, en gran medida se atribuye a una mejor legislación sobre los factores de riesgo clave, como el exceso de velocidad, beber y conducir, y el no uso de cinturones de seguridad, cascos de motocicleta y sistemas de retención para niños; infraestructura más segura como aceras y carriles especiales para ciclistas y motociclistas; así como normas mejoradas para los vehículos, como las que exigen el control electrónico y el frenado avanzado; y un cuidado mejorado después del siniestro de tránsito.

El informe documenta que estas medidas han contribuido a reducir las muertes por accidentes de tránsito en 48 países de ingresos medios y altos. Sin embargo, ni un solo país de bajos ingresos ha demostrado una reducción en el número total de muertes, en gran parte debido a que estas medidas no existen.

El informe de la OMS sobre el estado mundial de la Seguridad Vial 2018 documenta que, pese a que aumentó el número total de muertes, las tasas de mortalidad de acuerdo al tamaño de la población mundial se han estabilizado en los últimos años. Esto sugiere que los esfuerzos de Seguridad Vial existentes en algunos países de ingresos medios y altos han mitigado la situación.

En el informe sobre el estado mundial de la Seguridad Vial 2015 (que usa datos a 2013), el número de muertes por accidente de tránsito había alcanzado los 1,25 millones sin embargo cuando se compara la tasa mundial de muertes por el tránsito calculada en el informe 2015, que llegó a 18,3 muertes por cada 100.000 personas se observa una baja respecto a los datos presentados en el informe 2018 (datos a 2016), en el cual la tasa mundial de muertes por el tránsito bajó a 18,2.<sup>12</sup>

La región de las Américas tiene la segunda tasa de muerte a causa del tránsito más baja de las regiones a nivel mundial, con una tasa de 15,6

---

<sup>12</sup> OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018, p. 8.

por 100.000 habitantes (en el informe 2015 se registraba una tasa de 15.9). Sin embargo todavía existen enormes diferencias entre las tasas de mortalidad entre los países en la región. Por ejemplo, en el informe 2015 Canadá tenía una tasa de mortalidad por 100.000 habitantes que llegaba a 6<sup>13</sup> y la República Dominicana llegaba a 29,3<sup>14</sup>. En el informe 2018 Canadá bajó a 5,8<sup>15</sup> y la República Dominicana subió a 34,6.<sup>16</sup>

Nuestro país muestra una considerable mejoría entre los datos reportados para el Informe 2015, donde la tasa de muerte a causa del tránsito llegaba a 23,3<sup>17</sup> y en el Informe 2018 la tasa de muertes por cada 100.000 habitantes en Bolivia bajó a 15,5.<sup>18</sup>

Es interesante observar que precisamente el 2014 el Estado Plurinacional de Bolivia pone en vigencia el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2014-2018”, que establece cinco ejes de intervención, tomando en cuenta las recomendaciones establecidas en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Con ello, los datos objetivos nos dicen que se logró una notable mejoría al comparar los datos reportados entre el 2013 y 2016.

A pesar de los avances, datos recientes muestran que los accidentes de tránsito siguen siendo un tema preocupante. Es así que los datos a nivel nacional de la gestión 2018 reportan 3240 hechos de tránsito; 622 personas fallecidas y 4059 personas heridas; y en el primer trimestre del 2019 se tienen 1106 hechos y accidentes de tránsito; 260 personas fallecidas y 1556 personas heridas, la tendencia va en aumento en relación a la gestión anterior. En cuanto a las causas más recurrentes figuran imprudencia del conductor,

---

<sup>13</sup> OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, p. 106.

<sup>14</sup> OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, p. 124.

<sup>15</sup> OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018, p. 118.

<sup>16</sup> OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018, p. 136.

<sup>17</sup> OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, p. 264.

<sup>18</sup> OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018, p. 136.

exceso de velocidad, no acatar disposiciones de tránsito, conducir en estado de embriaguéz, vía en mal estado y falla mecánica en otros.<sup>19</sup>

Los picos más altos en cuanto a muertes se encuentran, en la gestión 2018 en La Paz con 175 personas fallecidas, seguido por Cochabamba 147 y Tarija 137; en el primer trimestre de la gestión 2019 resalta Cochabamba con 102 muertos, La Paz 41 y tercer lugar Oruro 39. En relación a heridos, el 2018 La Paz ocupa el primer lugar con 1094; Cochabamba 984 y Santa Cruz 710; el 2019, Cochabamba con 346, La Paz 332 y Santa Cruz 245.

La proyección respecto a la cantidad probable de víctimas entre 2018 y 2023 presentada por el Viceministerio de Seguridad Ciudadana y el BID, alcanza a:

- 110.632 cantidad total de víctimas de accidentes de tránsito
- 9.342 cantidad total de víctimas fatales
- 101.290 cantidad total de lesionados en accidentes de tránsito
- 26.551 cantidad total de menores de edad lesionados en accidentes de tránsito

De lo expuesto, existe la necesidad urgente de adoptar acciones y asumir responsabilidades sobre la temática, considerando la tendencia a incrementarse la cantidad de víctimas por accidentes de tránsito.

Es preocupación de la Defensoría del Pueblo la situación de la Seguridad Vial en Bolivia, que afecta al derecho a la vida e integridad, que además implica un alto costo social por la pérdida de vidas humanas y la situación de dispacidad de las personas heridas, y económico porque afecta al Estado y a las familias.

La investigación se circunscribe al sector público, considerando que un 47.2% de accidentes se producen en el servicio público (dato del 2017).

---

<sup>19</sup> Sgral. Cmdo.Gral. CITE: N° 0837/2019 de 15 de mayo 2019 del Comando General de la Policía Boliviana

Por otra parte, la magnitud del transporte público de pasajeros interdepartamental alcanza a nivel nacional a más de 1000 buses por día, que circulan en las carreteras del país; a nivel nacional.

Pese a las medidas asumidas por el Estado a través de los planes de Seguridad Vial, todavía no se ha visibilizado la problemática en su real dimensión, por lo cual quedan pendientes tareas por realizar como la concientización social y del Estado sobre la inseguridad vial; así como el fortalecimiento de los mecanismos de control que garanticen el cumplimiento de las normas de tránsito; el uso de tecnología para reducir los factores de riesgo; promover la participación social y generar la cultura del reclamo; así como la importancia de contar con un sistema de registro con información completa e integral. Todos estos aspectos implican un presupuesto sostenible y alianzas entre la sociedad y el Estado.

### **III. OBJETIVO Y ALCANCE**

La intervención tuvo el objetivo de establecer el grado de cumplimiento de la normativa referida a los mecanismos de control y fiscalización del sector de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental, en el marco de la Seguridad Vial.

Se pretende mostrar un panorama general de la magnitud del problema (muertes y heridos), los factores de riesgo más importantes, las medidas asumidas por el Estado y su grado de cumplimiento.

El alcance de la intervención in situ abordó las terminales terrestres interdepartamentales a nivel nacional, en las que se verificaron oficinas de Tránsito y de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Transporte y Telecomunicaciones - ATT, de acuerdo al siguiente cuadro:

## Cuadro N° 1

### Terminales de Buses Interdepartamentales

N°	CIUDAD	TERMINAL
1	La Paz	Terminal de buses de La Paz Dirección: Av. Perú y Av. Uruguay
2	Cochabamba	Terminal de buses Cochabamba Dirección: Av. Ayacucho
3	Santa Cruz	Terminal Bimodal de Santa Cruz Dirección: Av. Intermodal
4	Sucre	Terminal de Buses de Sucre Dirección: Av. Ostría Gutiérrez
5	Potosí	Terminal de Buses de Potosí Dirección: Av. Las Banderas, zona las Delicias
6	Oruro	Estación de Autobuses Oruro (nueva) Dirección: Circunvalación, zona Santa Ana 2
7	Tarija	Terminal de Buses Tarija (nueva) Dirección: Torrecillas / Av. Victor Paz
8	Trinidad	Terminal de Buses de Trinidad Dirección: Carretera a Santa Cruz Km 1 ½
9	Cobija	Terminal de Buses de Cobija Dirección: Barrio Luis Adolfo Flores

## IV. MECANISMOS DE INTERVENCIÓN

Los mecanismos defensoriales que se utilizaron en la intervención son:

- Requerimientos de Informe Escrito
  - Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT.
  - Viceministerio de Transportes.
  - Viceministerio de Seguridad Ciudadana.
  - Comando General de la Policía Boliviana.



- Dirección Nacional de Tránsito Transporte y Seguridad Vial.
  - Direcciones Departamentales de Tránsito Transporte y Seguridad Vial.
  - Instituto Nacional de Estadística - INE
- 
- Sondeo de percepción a los usuarios del servicio de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental.
  - Verificación Defensorial en Terminales Terrestres Interdepartamentales y en el interior de los buses.



**SEGUNDA PARTE**  
**OBLIGACIONES DEL ESTADO**





# SEGUNDA PARTE

## OBLIGACIONES DEL ESTADO

### I. MARCO NORMATIVO

#### Normativa Internacional

##### Declaración Universal de los Derechos Humanos

El Artículo 3 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos establece que "Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona". Por su parte el Artículo 25 de la Declaración reconoce a la salud como un derecho humano fundamental y se la mira como un componente de un nivel de vida adecuado, de bienestar para los seres humanos<sup>20</sup>.

##### Objetivos de Desarrollo Sostenible

Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible – aprobada en septiembre de 2015 en la cumbre histórica de las Naciones Unidas y vigente desde el 1 de enero de 2016. Con estos objetivos de aplicación universal, los países deben intensificar los esfuerzos para poner fin a la pobreza en todas sus formas, reducir la desigualdad y luchar contra el cambio climático, garantizando al mismo tiempo, que nadie se quede atrás.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Díaz Ricardo, Tatiana. Aspectos internacionales del derecho a la salud, 2009, p. 54.

<sup>21</sup> Naciones Unidas Bolivia. Agenda 2030. Accesible en: <http://www.nu.org.bo/agenda-2030/>

El objetivo 3, meta 3.6 señala:

Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.

Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

### **Resolución A/RES/58/289 de 14 de abril de 2004 de la Asamblea General de Naciones Unidas**

Esta resolución reconoce la necesidad de que el sistema de las Naciones Unidas apoye la labor para hacer frente a la crisis de Seguridad Vial en el mundo, por lo que se invitó a la Organización Mundial de la Salud - OMS a que, cooperando estrechamente con las comisiones regionales, coordine las cuestiones de Seguridad Vial en el sistema de las Naciones Unidas.

### **Resolución WHA 57.10 de 22 de mayo de 2004 de la 57ª Asamblea Mundial de la Salud**

Reconoce que los traumatismos causados por el tránsito constituyen un problema de salud pública grave, pero desatendido, que tiene importantes consecuencias en términos de mortalidad y morbilidad, así como considerables costos económicos y sociales, y que es previsible que el problema empeore si no se adoptan medidas urgentes.

En el punto 3 acepta la invitación de la Asamblea General de las Naciones Unidas para que la OMS actúe como coordinadora de las cuestiones de Seguridad Vial en el sistema de las Naciones Unidas, colaborando estrechamente con las comisiones regionales de las Naciones Unidas.

### **Resolución A/RES/60/5 de 26 de octubre de 2005 de la Asamblea General de Naciones Unidas**

Esta resolución invita a los Estados Miembros, en su punto 7, a aplicar las recomendaciones del informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, incluidas las relativas a los cinco factores de riesgo principales, a saber, la no utilización de cinturones de seguridad y

dispositivos protectores para niños, la no utilización de cascos, la conducción en estado de ebriedad, la velocidad inadecuada y excesiva, así como la falta de una infraestructura apropiada.

En su punto 10 invita a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a reconocer el tercer domingo de noviembre de cada año como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico, en homenaje de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias.

### **Resolución A/RES/62/244 de 31 de marzo de 2008 de la Asamblea General de Naciones Unidas**

La resolución titulada “Mejoramiento de la Seguridad Vial en el mundo” reafirma la importancia de ocuparse de las cuestiones relativas a la Seguridad Vial en el mundo y la necesidad de seguir fortaleciendo la cooperación internacional y el intercambio de conocimientos en materia de Seguridad Vial, y de aumentar el apoyo financiero conexo, teniendo en cuenta las necesidades de los países en desarrollo. En la resolución la Asamblea también acogió favorablemente el ofrecimiento del Gobierno de la Federación de Rusia de actuar como anfitrión en 2009 de la primera conferencia mundial de alto nivel (ministerial) sobre Seguridad Vial.<sup>22</sup>

### **Resolución A/RES/64/255 de 2 de marzo de 2010 de la Asamblea General de Naciones Unidas**

La resolución en su punto 2, proclama el período 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

Pide a los Estados Miembros, en su punto 6, que lleven a cabo actividades en materia de Seguridad Vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la Seguridad Vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos,

---

<sup>22</sup> Las Naciones Unidas y la Seguridad Vial. Accesible en: <https://www.un.org/es/roadsafety/background.shtml>

el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la Seguridad Vial y la atención después de los accidentes.

El punto 9 de la citada resolución alienta a los Estados Miembros a que refuercen la aplicación de la legislación vigente en materia de Seguridad Vial en lo que respecta a los principales factores de riesgo de los accidentes de tránsito, entre estos el exceso de velocidad y la conducción en estado de ebriedad.

### **Otras normas internacionales**

Las convenciones de las Naciones Unidas sobre circulación por carretera de 1949 y 1968; la Convención sobre la señalización vial de 1968; la resolución consolidada sobre circulación por carretera, que complementa la Convención sobre la circulación vial de 1968, y el Acuerdo de la Comisión Europea de 1971 proporcionan orientación sobre el mejoramiento de la Seguridad Vial y un marco para la armonización voluntaria de reglamentos a escala internacional.<sup>23</sup>

## **Normativa Nacional**

### **Constitución Política del Estado**

La Constitución Política del Estado establece en su Artículo 15, párrafo I, que “Toda persona tiene derecho a la vida y a la integridad física,…”.

En el Artículo 9 se establecen los fines y funciones esenciales del Estado, y en su numeral 2 señala “Garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas,…”.

Por su parte, los párrafos I y II de la CPE establecen que “Todas las personas tienen derecho a la salud” y “El Estado garantiza la inclusión y el acceso a la salud de todas las personas, sin exclusión ni discriminación alguna.”

---

<sup>23</sup> Organización Mundial de la Salud. Fortalecimiento de la legislación sobre seguridad vial: Manual de prácticas y recursos para los países, 2014, p. 4. Accesible en: [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/207578/WHO\\_NMH\\_NVI\\_14.8\\_spa.pdf?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/207578/WHO_NMH_NVI_14.8_spa.pdf?sequence=1)

El párrafo I del Artículo 76. 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.”

### **Ley N° 264 de 31 de julio de 2012 Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana “Para una Vida Segura”**

El párrafo I del Artículo 3 define a la seguridad ciudadana como un bien común esencial de prioridad nacional para el desarrollo del libre ejercicio de los derechos y garantías individuales y colectivas, de todos los estantes y habitantes del territorio del Estado Plurinacional de Bolivia y una condición fundamental para la convivencia pacífica y el desarrollo de la sociedad boliviana.

### **Código Nacional de Tránsito - probado por Decreto Ley 10735 de 16/02/1973, elevado a rango de Ley por Ley N° 3988 de 18/12/2008**

El Artículo 173 y 174 del Código de Tránsito establecen que la Policía de Tránsito es la entidad que dirige, controla y regula la locomoción en todo el territorio nacional; además de controlar la organización y funcionamiento de todos los servicios públicos del autotransporte.

El Artículo 107 dispone que los vehículos destinados al servicio público deberán reunir las necesarias condiciones de seguridad y comodidad para garantizar un servicio eficiente.

### **Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011, Ley General de Transporte**

El Artículo 1 de la Ley N° 165 define su objeto como establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral – STI, en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien.



El Artículo 189 establece que a fin de garantizar la circulación y el desplazamiento fluido, seguro y eficiente de vehículos y peatones en las vías públicas de todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, mediante norma específica se reglamentarán los aspectos a la Seguridad Vial y tránsito.

### **Ley N° 145 de 27 de junio de 2011, Ley del Servicio General de Identificación Personal y del Servicio General de Licencias para Conducir**

Que en su Artículo 26 crea la Escuela Pública de Conductores de Vehículos terrestres en todo el territorio del Estado Plurinacional como unidad del Servicio General de Licencias para Conducir – SEGELIC.

### **Decreto Supremo N° 420 de 3 de febrero de 2010**

Que aprueba, en su Artículo 1, los 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.

Los mecanismos de control están señalados en el capítulo IV, Artículos 8 a 17, entre ellos se tiene la prueba de alcoholemia, controles en trancas, tarjetas de operación, entre otros.

### **Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010**

Cuyo objeto, establecido en su Artículo 1, es reglamentar 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 3 de febrero de 2010.

### **Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda**

Que tiene por objeto, según su Artículo 1, reglamentar los aspectos Regulatorios del servicio de transporte en la modalidad terrestre de pasajeros en aplicación a la Ley N°165 General de Transporte.

## **Decreto Supremo N° 2079 de 13 de agosto de 2014**

Que aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2014-2018”.

### **II. ROL DE LAS INSTITUCIONES Y MECANISMOS DE SUPERVISIÓN Y CONTROL**

La CPE establece en el numeral 32, párrafo II de su Artículo 298, como una competencia exclusiva del nivel central del Estado el transporte, terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento.

La Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011, Ley General de Transporte, señala en su Artículo 1, que tiene por objeto establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral - STI, en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien. El Artículo 10 de la Ley N° 165 establece que el Sistema de Transporte Integral - STI debe estar orientado hacia los beneficiarios y en su párrafo V señala que se deberá reducir al máximo el nivel de accidentabilidad precautelando ante todo la vida humana. El Artículo 25 de la misma Ley está referido a las atribuciones y funciones de la autoridad competente y establece que el transporte por cualquier modalidad, estará regido por la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción y le corresponderá planificar, normar, regular y fiscalizar la seguridad, calidad y equidad del servicio, además de la protección a la vida humana y medio ambiente en el ámbito donde realizan sus operaciones.

A nivel nacional, son principalmente el Viceministerio de Seguridad Ciudadana, el Viceministerio de Transporte, la ATT y el Organismo Operativo de Tránsito las entidades que tienen atribuciones en la temática del transporte interdepartamental. A continuación se señala brevemente la base legal que respalda esas atribuciones:

## **2.1. VICEMINISTERIO DE SEGURIDAD CIUDADANA**

El inciso d) del Artículo 37 del Decreto Supremo N° 29894 de 7 de febrero de 2009, establece como atribución del Viceministerio de Seguridad Ciudadana el diagnosticar, formular y coordinar las políticas de seguridad ciudadana, respetando los derechos humanos y el ejercicio de la ciudadanía plena.

El Artículo 2 del Decreto Supremo N° 2079 de 13 de agosto de 2014, dispone que el Ministerio de Gobierno, a través del Viceministerio de Seguridad Ciudadana, podrá coordinar con las entidades territoriales autónomas, así como con las demás instituciones y entidades vinculadas con la problemática de la Seguridad Vial en Bolivia, la implementación del "Plan Nacional de Seguridad Vial 2014 - 2018", a través de los planes departamentales, municipales e indígena originario campesinos de seguridad ciudadana, en el marco de la Ley N° 264, de 31 de julio de 2012, del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana "Para una Vida Segura".

## **2.2. VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE**

El inciso c) del Artículo 71 del Decreto Supremo N° 29894 de 7 de febrero de 2009, establece como atribución del Viceministerio de Transportes el proponer políticas y normas, y aplicar los planes sectoriales de transporte terrestre, marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario y aéreo, en el marco de las estrategias nacionales del desarrollo nacional, que garanticen el acceso de la población a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades.

## **2.3. AUTORIDAD DE REGULACIÓN Y FISCALIZACIÓN DE TELECOMUNICACIONES Y TRANSPORTES - ATT**

El párrafo III del Artículo 31 de la Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011, Ley General de Transporte, establece como atribuciones de la Autoridad Regulatoria en los diferentes niveles: 3. Realizar el seguimiento de obligaciones y fiscalización; 8. Aplicar sanciones por infracciones a la prestación del servicio de transporte.

El Artículo 17 del Decreto Supremo N° 071 de 9 de abril de 2009, establece como competencias de la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes, además de las establecidas en las normas legales sectoriales vigentes, en todo lo que no contravenga a la CPE y al Decreto Supremo citado, el de regular, controlar, supervisar, fiscalizar y vigilar la prestación de los servicios y actividades por parte de las entidades y operadores bajo su jurisdicción reguladora, y el cumplimiento de sus obligaciones legales y contractuales (inciso d), así como conocer y procesar las consultas, denuncias y reclamaciones presentadas por toda persona natural y/o jurídica, en relación con las actividades bajo su jurisdicción (inciso e).

## **2.4. ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO**

Los Artículos 173 y 174 del Código de Tránsito establecen que la Policía de Tránsito es la entidad que dirige, controla y regula la locomoción en todo el territorio nacional; además de controlar la organización y funcionamiento de todos los servicios públicos del autotransporte.

## **III. POLÍTICAS PÚBLICAS**

Las pérdidas económicas, sociales y de salud derivadas de las lesiones causadas por accidentes de tráfico pueden prevenirse. La experiencia recogida en todo el mundo ha señalado que la creación de un organismo rector adecuadamente financiado para la Seguridad Vial y una evaluación precisa de las condiciones de seguridad de las carreteras de un país son medidas importantes que deben adoptarse para tratar de resolver de manera eficaz el problema de las lesiones causadas por accidentes de tráfico. Se han identificado distintos factores que aumentan el riesgo de las lesiones, como la velocidad inadecuada o excesiva, la falta de uso de cinturones de seguridad y sillas protectoras para los niños, la conducción en estado de ebriedad, la falta de uso de cascos protectores por quienes conducen vehículos motorizados de dos ruedas, una infraestructura vial mal diseñada o insuficientemente mantenida y vehículos viejos, mal conservados o que no cuentan con dispositivos

de seguridad. Las normas y otras medidas impuestas para hacer frente a esos factores de riesgo han dado lugar a una disminución drástica de los accidentes de tráfico en muchos países. También se ha comprobado que los servicios de atención de emergencia por traumatismos son importantes para mitigar los perjuicios de los accidentes viales. Para facilitar la consecución de los objetivos planteados, la Asamblea General de Naciones Unidas solicitó a la Organización Mundial de la Salud que, en cooperación con otras instancias preparen un plan de acción del Decenio como documento orientativo para los Estados miembros.<sup>24</sup>

El plan establece que los principios rectores en que se basa son los que se incluyen en el enfoque sobre un «sistema seguro», que pretende desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano. Lo primero consiste en aceptar la posibilidad del error humano y, por ende, la imposibilidad de evitar completamente que se produzcan accidentes de tránsito. La finalidad de un sistema seguro es garantizar que los accidentes no causen lesiones humanas graves. El enfoque considera que las limitaciones humanas —la energía cinética que el cuerpo humano puede resistir— constituyen una base importante para diseñar el sistema de transporte vial, y que los demás aspectos del sistema vial, tales como el desarrollo del entorno vial y del vehículo, deben armonizarse en función de tales limitaciones. Los usuarios de las vías de tránsito, los vehículos y el entorno o la red vial se tienen en cuenta de manera integrada, mediante una amplia gama de intervenciones, prestando más atención al control de la velocidad y al diseño de los vehículos y las carreteras que a los enfoques tradicionales de la Seguridad Vial.<sup>25</sup>

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 señala, en su punto 4.2, que las actividades durante el Decenio deberían tener lugar en el plano local, nacional y regional, pero se hará

---

<sup>24</sup> Naciones Unidas y la Seguridad Vial. Accesible en: <https://www.un.org/es/roadsafety/background.shtml>

<sup>25</sup> Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, p. 9-10.

hincapié principalmente en las medidas a nivel local y nacional. Se alienta a los países a que, dentro del marco jurídico de los gobiernos locales y nacionales, ejecuten las actividades de conformidad con los cinco pilares siguientes<sup>26</sup>: Pilar 1 “Gestión de la Seguridad Vial”; Pilar 2 “Vías de tránsito y movilidad más seguras”; Pilar 3 “Vehículos más seguros”; Pilar 4 “Usuarios de vías de tránsito más seguros”; Pilar 5 “Respuesta tras los accidentes”.

El Estado Plurinacional de Bolivia, mediante Decreto Supremo N° 2079 de 13 de agosto de 2014, aprobó su “Plan Nacional de Seguridad Vial 2014-2018”.

El plan presenta datos estadísticos de las gestiones 2008 a 2013 que muestran que en ese período el **número de accidentes de tránsito** ha sido variable con un ascenso desde el 2008 (39.814 casos) al 2009 (41.882 casos), un descenso para 2010 (39.035 casos) para haber ido aumentando el 2011 (39.407 casos), el 2012 (39.799 casos) y reduciendo el año 2013 (36.512 casos).

Con relación a los **tipo de accidentes de tránsito**, se evidencia también que los casos más reportados han sido las colisiones con 55,1%, seguidos de los choques con 20,5% y de los atropellos con 15,8%; seguidos de los vuelcos con 2,8% y encunetamientos/deslizamientos con 2,5%, siendo los embarrancamientos, caída de pasajeros y el incendio de vehículos como las circunstancias que se encuentran alrededor del 1%.

Sobre las **causas de los accidentes de tránsito** que clasificó el Organismo Operativo de Tránsito para el año 2013 se cuenta que las tres principales causas de accidentes son las siguientes: Primer lugar, la imprudencia del conductor, segundo lugar, el exceso de velocidad y tercer lugar, el estado de embriaguez.

---

<sup>26</sup> Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, p. 10-11.

Con relación a los ***muertos y heridos por accidentes de tránsito***, los datos estadísticos del plan señalan que durante el período 2008-2013 a nivel nacional el número de heridos por accidentes de tránsito ha crecido en un 29,3%, desde el 2008 con 13.309 casos hasta 17.204 el 2013, registrándose una tasa nacional de heridos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes que se incrementó de 132,7 el 2008 a 171,6 el 2013, lo que representa un crecimiento de 38,9 puntos. En relación a mortalidad el crecimiento en esos seis años fue del 42%, registrándose 1.248 muertes el 2008 subiendo a 1.848 muertes el 2013. El crecimiento de la tasa nacional de muertos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes subió en 6 puntos de 12,4 en el 2008 a 18,4 en el 2013.

Los ***cinco problemas principales identificados*** por el plan son los siguientes: 1) Dificultades y vacíos en la aplicación de la legislación y normativa vigente sobre Seguridad Vial; 2) Debilidades en sistemas de seguridad de las vías de tránsito urbana y rural; 3) Falta de cultura y de compromiso de los peatones, pasajeros y conductores en temas de Seguridad Vial; 4) Débil sistema de información vial y vigilancia para la toma de decisiones; 5) Limitada respuesta a las víctimas tras un accidente de tránsito. Según el plan elaborado el 2014 estos cinco problemas llevan a la InSeguridad Vial en Bolivia.

En la conclusión del análisis del plan, los principales desafíos que tenía Bolivia para el quinquenio 2014-2018 en pro de la Seguridad Vial, fueron:

1. Disminuir en forma efectiva las tasas de accidentes de tránsito.
2. Disminuir en forma efectiva la morbilidad y mortalidad por accidentes de tránsito.
3. Implementar mecanismos para el cumplimiento de las leyes vigentes sobre Seguridad Vial por parte de la población en general.
4. Fortalecer el sistema de vigilancia e información sobre Seguridad Vial.
5. Modificar el Código Nacional de Tránsito vigente, en relación a los aspectos como cinturón de seguridad, sistemas de cinturón infantil, seguridad en la circulación de semovientes, uso del casco de seguridad,

y otros, tomando en cuenta las competencias exclusivas en materia de transporte de las Entidades Territoriales Autónomas.

6. Contar con nuevas tecnologías para la prevención y control de la inseguridad Vial.
7. Concientizar a la población sobre Seguridad Vial, sus factores de riesgo y los accidentes de tránsito.
8. Impulsar de manera permanente el cumplimiento de las normas de circulación de vehículos y las normas de circulación de peatones.
9. Controlar el incremento del parque automotor.
10. Contar con un Componente de Seguridad Vial como parte anexa del Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana (Observatorio de Seguridad Vial).
11. Mejorar la respuesta de las unidades especializadas de la Policía Boliviana y de los establecimientos de salud referidas a Seguridad Vial.
12. Mejorar la respuesta jurídica a las víctimas de los accidentes de tránsito.

El plan establece, en su punto 2.4, como visión estratégica que “en el año 2018 se evidencian mejoras sustanciales en la Seguridad Vial de Bolivia a través del desarrollo efectivo de la gestión normativa. Vías de tránsito terrestre seguras, usuarios y vehículos más seguro en vías de tránsito terrestre, un sistema de información vial y la respuesta a la víctima de un accidente de tránsito terrestre, logrando disminuir los índices de morbilidad y mortalidad de víctimas de los accidentes de tránsito en un 10%.” Plantea para ello cinco ejes de intervención, tomando en cuenta las recomendaciones establecidas en el Plan Mundial para el decenio de acción para la Seguridad Vial 2011-2020, dado que Bolivia es país miembro de la Organización de Naciones Unidas, con ajustes a la realidad del país:

1. Gestión Normativa sobre Seguridad Vial.
2. Vías de tránsito terrestre seguras.
3. Usuarios y vehículos más seguros en vías de tránsito terrestre.
4. Sistema de información vial.
5. Respuesta a la víctima de un accidente de tránsito terrestre.



Se establecieron también cinco indicadores de objetivos:

1. Reducción de la comisión de infracciones de tránsito vial.
2. Reducción de los accidentes de tránsito relacionados al elemento vía y vehículo.
3. Mayor cobertura sobre educación vial a los usuarios de la vía.
4. Tecnología adecuada para la recopilación de información sobre accidentes de tránsito.
5. Reducción de las tasas de la mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito.

The background is a stylized graphic divided into four quadrants by a white vertical line. The top-left quadrant is yellow and orange with a white outline of a sun and wavy lines. The top-right quadrant is dark red with a white outline of a face's upper part. The bottom-left quadrant is green with a white outline of a face's lower part. The bottom-right quadrant is teal with a white outline of a face's lower part. The text is centered in the red and teal areas.

**TERCERA PARTE**  
**RESULTADOS DE LA**  
**INTERVENCIÓN DEFENSORIAL**



# TERCERA PARTE

## RESULTADOS DE LA INTERVENCIÓN DEFENSORIAL

### I. DIAGNÓSTICO

#### 1.1 LA PAZ

El número de accidentes de tránsito, muertes y heridos en el Departamento de La Paz (carretera a Oruro y a los Yungas), según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz<sup>27</sup>, del 2018 a marzo de 2019, fue el siguiente:

GESTIÓN	ACCIDENTES	HERIDOS	MUERTOS
2018	121	271	22
2019*	32	67	2

\* Datos a marzo de 2019

Cabe aclarar que los datos proporcionados por la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz son generales y no desagrega los hechos de tránsito protagonizados específicamente por el Transporte Público Terrestre Interdepartamental.

<sup>27</sup> Toda referencia a información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz en el presente informe, ha sido extraída de información entregada por esa instancia a la Defensoría del Pueblo mediante Cite: DIR.DPTAL.TRANSITO. Of. N° 0318/2019 de 5 de abril de 2019, firmado por el Cnl. DEP. Rodel Sixo Cano Leño, Director Departamental de Tránsito La Paz.

El Organismo Operativo de Tránsito brinda seguridad a los usuarios a través de Planes Operativos de control, como ser: Seguridad integral en terminales y carreteras, terminal segura y Tukuy Rikhuy, donde se realizan tareas de control a los ómnibus es tanto a las salidas como arribos, estrictas pruebas de alcohol-test a los conductores titulares y de relevo, lista de pasajeros que presenta cada conductor y/o empresa, equipo de viaje (botiquín, llanta de auxilio, triángulo, extintor y otros), conforme lo señala la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz. Tomando en cuenta que en promedio salen 220 flotas por día de la Terminal de Buses, cifra que varía según la temporada o en fines de semana; las flotas que ingresan a la terminal es la misma cantidad de las que salen; trabajan todos los días, excepto algunos feriados como martes de challa, navidad, año nuevo y otros.

Respecto a la acreditación de operadores y conductores, se realizó la verificación de manera aleatoria a los siguientes Operadores: Copacabana MEN I, Jumbo Bus Aroma, Flota Urus y Flota Boliviar. En todos los Operadores se evidenció que la Tarjeta de Operaciones del Operador no se encuentra en lugar visible y tampoco se cuenta con Lista de Conductores acreditados, pero refieren que esta lista es enviada a la Unidad Operativa de Tránsito de la Terminal. En el caso Copacabana MEN I manifestaron que cuentan con un listado de conductores registrados en el sistema de la empresa.

Se verificaron los buses de los Operadores Express Tupiza, Bolívar, Expreso Cochabamba, Trans Copacabana, Dorado (2 buses), y se evidenció que todos contaban con Tarjetas de Operación, y solo los conductores de Trans Copacabana MEN I contaban con el Certificado de Acreditación.

Los controles de Tránsito se focalizan en la Licencia de Conducir, Tarjeta de Operación del Vehículo, verificación de las condiciones del Conductor y/o del equipo de conducción, Lista de Pasajeros y Hoja de Ruta, antes de la salida de los buses; lo que no se controla es el Certificado de Acreditación del Conductor y/o del Conductor de Relevo, ni la designación del “Pasajero Seguro”.

En cuanto a los instrumentos de control como es el test de alcoholemia, se constató que tienen seis (6) equipos de alcoholímetro portátiles y que ha momento de la verificación estaban siendo utilizados por los efectivos de tránsito.

Por otra parte, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz informó que el personal de tránsito en la terminal realizaba la designación de pasajero seguro en anteriores gestiones, sin embargo, actualmente este control no se realiza en virtud a que no se cuenta con formularios.

Esta información se corroboró cuando se visitó la Oficina de Tránsito de la terminal y se constató que no se designa al “Pasajero Seguro” previamente a la autorización de salida del bus.

En la verificación a la oficina de la ATT se evidenció que no cuentan con formularios llenados de “Pasajero Seguro”; sin embargo, el personal de la ATT señala que efectúan un trabajo coordinado con la Unidad Operativa de Tránsito quienes se encargarían de la entrega de los formularios para su llenado en las flotas, y en caso de existir alguna infracción Tránsito hace conocer a la ATT para su investigación.

En las verificaciones realizadas a los buses de los Operadores Express Tupiza, Bolívar, Expreso Cochabamba, Trans Copacabana, Dorado (2 buses), en ninguno de éstos se designó al “Pasajero Seguro”.

Además, se aplicaron 233 encuestas a usuarios del servicio de transporte interdepartamental, de los cuales 176 personas respondieron que nunca fueron designadas como “Pasajero Seguro” o evidenciaron el nombramiento y 57 refirieron que sí.

Otro aspecto importante es la visibilidad de la cabina, habiéndose constatado al interior de los buses de los Operadores Express Tupiza, Bolívar, Expreso Cochabamba, Trans Copacabana, Dorado (2 buses), que en 4 buses la cabina era visible a los pasajeros y en 2 no.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 233 personas encuestadas, 165 respondieron que en los buses donde viajaron la cabina no estaba visible tal manera que pueda verse al conductor, y 68 respondieron que sí.

Por otra parte, 95 de las personas encuestadas alguna vez vieron que los asientos del bus eran usados para transportar carga o se trasladaba pasajeros en los pasillos, cabina o buzones.

En la verificación a la oficina de la ATT se pudo evidenciar la existencia de dos formularios de Canalización de Reclamación Directa y Acta de Inspección, por salidas fuera de horario.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 233 personas encuestadas, 183 consideran que los buses no parten puntualmente. Por otro lado, 157 de las 233 personas consultadas respondieron que los buses realizan paradas en lugares ajenos a la terminal ya sea para recoger pasajeros o carga.

En la verificación al interior de los buses de los Operadores Express Tupiza, Bolívar, Expreso Cochabamba, Trans Copacabana, Dorado (2 buses), se constató que solo 2 buses Expreso Cochabamba y Trans Copacabana contaban con algún dispositivo de alarma para evitar exceso de velocidad.

En las encuestas, de un total de 233 personas preguntadas, 206 respondieron que no advirtieron alarmas en los buses que avisen cuando el conductor excede la velocidad.

Según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz, la Oficina de Transito de la Terminal de Buses de La Paz se encuentra encargada del área de registro y autorización de salidas, el cual consiste en:

- Controlar y verificar las listas de salidas de los pasajeros.
- Verificar la vigencia y datos personales de las licencias de conducir de los conductores titulares y relevo.
- Controlar la vigencia de la tarjeta de operación y el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT.
- Verificar el estado físico y condiciones de sobriedad de los conductores mediante el uso de pruebas de alcohol test y tiempo de descanso.
- Asimismo, el personal de tránsito de la terminal de buses de La Paz, realiza el control de conductores titulares y de relevo a los buses de arribo en el ingreso a la Terminal de Buses de La Paz.

En la verificación al interior de los buses de los Operadores Express Tupiza, Bolívar, Expreso Cochabamba, Trans Copacabana, Dorado (2 buses), se evidenció la presencia física del relevo y ayudante en todos los buses.

Respecto a la información a la población y las vías para denunciar, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz, informó que su personal en la Terminal de Buses de La Paz anteriormente contaba con una línea gratuita otorgada por la empresa VIVA la cual está cortada y se encuentra en mantenimiento, por lo que se habilitó una línea telefónica fija de la empresa COTEL (2283873) en funcionamiento las 24 horas del día.

En la verificación realizada a la oficina de la ATT en la terminal de buses se constató que no se cuenta con carteles de información referentes a infracciones cometidas por los Operadores y las sanciones que correspondan. El personal de la ATT indicó que esta información se distribuye mediante material de difusión como dípticos.

El número de la Línea Gratuita es visible. La oficina de la ATT, ubicada al ingreso de la Terminal de Buses de La Paz, exhibe en un lugar visible (encima de la caseta de la ATT) la línea gratuita 800-10-6000 para que los usuarios puedan efectuar denuncias.



En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 233 personas encuestadas, 215 desconocen la línea gratuita.

En cuanto al procesamiento de denuncias por infracciones en la prestación del servicio de Transporte, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz, se emitieron 23 informes a la ATT por infracciones en la prestación del servicio de transporte automotor público terrestre de pasajeros durante la gestión 2018 a marzo 2019.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 233 personas encuestadas, 51 realizó alguna vez una queja a la ATT y 22 afirmaron que recibieron una respuesta.

Entre otros aspectos referidos a Seguridad Vial, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz, informó lo siguiente:

- El Sistema de Control Electrónico Policial de Conductores y Ómnibus (SICEPOLCOM) ha sido implementado en la Terminal de buses de La Paz, en fecha 1º de marzo de 2019, el cual se encuentra en almacenamiento de datos de los conductores, buses y frecuencias de las empresas.
- En fechas relevantes donde existe mayor afluencia de pasajeros y salidas de buses se designa un funcionario policial que aborda el bus para el control y supervisión del mismo durante el viaje.
- En esta gestión 2019 en fecha miércoles 27 de febrero, en instalaciones del edificio Paula ubicado en la calle Uruguay, se realizó el taller de capacitación en materia de Seguridad Vial a conductores y boleteros de las diferentes empresas de transporte terrestre interprovincial, interdepartamental e internacional que operan en la Terminal de Buses de La Paz, en coordinación con el personal de la ATT.
- Se realizan campañas de sensibilización en temas de Seguridad Vial a los conductores y usuarios de los diferentes operadores.

## 1.2 ORURO

El número de accidentes, muertes y heridos en el Departamento de Oruro, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Oruro<sup>28</sup>, durante el 2018 y 2019 fue el siguiente:

GESTIÓN	ACCIDENTES	HERIDOS	MUERTOS
2018	1273	985	129
2019*	217	320	66
*A marzo 2019			

Cabe aclarar que los datos proporcionados por la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Oruro son generales y no desagrega los hechos de tránsito protagonizados específicamente por el Transporte Público Terrestre Interdepartamental.

El Organismo Operativo de Tránsito realiza operativos de control constantes en la Estación de autobuses Oruro Interdepartamental, Interprovincial, Internacional denominados Plan de operaciones “TIKUY RIKUY” donde se controla a los conductores y a los ómnibus estado del vehículo e implementos de auxilio), realiza la prueba de alcoholtest a conductores y relevos, y se controla los viajes de menores de edad conjuntamente con la Defensoría de la Niñez y Adolescencia de Oruro. Tomando en cuenta que en promedio salen entre 200 a 250 buses por día.

Respecto a la acreditación de operadores y conductores, el cuadro refleja la información obtenida de las verificaciones defensoriales realizadas, tomando de manera aleatoria los siguientes operadores:

---

<sup>28</sup> Toda referencia a información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Oruro en el presente informe, ha sido extraída de información entregada por esa instancia a la Defensoría del Pueblo mediante Cite N° 100/2019 de 29 de marzo de 2019, firmado por el Cnl. DEP. Víctor Hugo Lizarazu Cuéllar, Director Departamental de Tránsito Transporte y Seguridad Vial de Oruro.

OPERADOR	TARJETA DE OPERACIONES VIGENTE Y VISIBLE	LISTA DE CONDUCTORES ACREDITADOS
Tranz Azul	En Boletería no se exhibe la Tarjeta de Operaciones. La administración se encuentra cerrada.	Cuenta con una lista de conductores. Sin embargo, la boletería a cargo, desconoce la acreditación de los conductores ante el Viceministerio de Transporte.
El Alteño	Cuenta con 17 socios, no se encuentra visible la Tarjeta de Operaciones.	Los conductores estarían acreditados en el Viceministerio de Transporte.
Trans Copacabana S.A.	Cuenta con Tarjeta de Operaciones visible en Boletería.	No cuenta con el listado de conductores, pero refiere que estarían acreditados al Viceministerio de Transporte.
Jet Nort Salida internacional a Iquique.	No exhibe Tarjeta de Operaciones solo NIT y horarios.	No cuentan con lista de chóferes acreditados.

Se verificaron los buses de los Operadores Trans Azul, El Alteño, Trans Copacabana S.A., Jet Nort, y se constató que ninguno contaba con Tarjeta de Operación del vehículo, y solo un bus (El Alteño) contaba con Certificado de Acreditación de sus conductores.

Los controles de Tránsito para autorizar la salida de los buses se focalizan en la Licencia de Conducir, Tarjeta de Operación del Vehículo, y Lista de Pasajeros; lo que no se controla es el Certificado de Acreditación del Conductor y/o del Conductor de Relevó, las condiciones del Conductor y/o del equipo de conducción, designación del “Pasajero Seguro” y Hoja de Ruta.

En cuanto a los instrumentos de control como es el test de alcoholemia, se verificó que la Oficina de Tránsito de la terminal cuenta con solo un (1) alcoholímetro digital.

Por otra parte, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Oruro, informó que se designa al “Pasajero Seguro”. Sin embargo, en la verificación a la oficina de tránsito de la terminal, se advirtió

lo contrario y tampoco se pudo encontrar ningún respaldo de remisión de los formularios llenados a la ATT. En la oficina de la ATT tampoco se pudo verificar la existencia de formularios llenados por el “Pasajero Seguro” y el personal de la ATT se limitó a indicar que Tránsito aplica el formulario según el D.S. 420.

En las verificaciones realizadas a los buses de los Operadores Trans Azul, El Alteño, Trans Copacabana S.A., Jet Nort, se constató que en ninguno de estos buses se designó al “Pasajero Seguro”.

Se aplicaron 100 encuestas a usuarios del servicio de transporte interdepartamental, de los cuales 90 personas respondieron que nunca fueron designadas como “Pasajero Seguro”, ni evienciaron el nombramiento.

Otro aspecto importante es la visibilidad de la cabina, habiéndose constatado al interior de los buses de los Operadores Trans Azul, El Alteño, Trans Copacabana S.A., Jet Nort, que en ninguno de los 4 buses la cabina era visible a los pasajeros.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 100 personas encuestadas, 84 respondieron que en los buses donde viajó, la cabina no estaba visible de manera que pueda verse al conductor. Por otra parte, 83 de las personas encuestadas alguna vez vio que los asientos del bus son usados para transportar carga o se transportaba pasajeros en los pasillos, cabina o buzones.

En la verificación a la oficina de la ATT, se evidenció que se cuentan con formularios de “Canalización de Reclamación Directa” y “Acta de inspección”. El personal de la ATT manifestó que las denuncias más frecuentes son por maltrato a los usuarios de parte de las boleteras, y extravío de equipaje o encomienda.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 100 personas encuestadas, 93 considera que los buses no parten puntualmente. Por otro lado, 90 personas encuestadas

respondieron que los buses realizan paradas en lugares ajenos a la Terminal para recoger pasajeros o carga.

En la verificación al interior de los buses de los Operadores Trans Azul, El Alteño, Trans Copacabana S.A., Jet Nort, se constató que ninguno de los 4 buses contaba con algún dispositivo de alarma u otro para evitar controlar la velocidad.

En las encuestas, de un total de 100 personas encuestadas, 83 respondieron que no advirtieron alarmas en los buses que avisen cuando el conductor excede la velocidad.

Según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Oruro, para el control de relevos se exige la presencia física de ambos conductores, titular y relevo, en la oficina de Tránsito de la terminal, se les hace la prueba de alcoholtest y se verifica en la lista de pasajeros que figuren los nombres de ambos conductores. Adicionalmente los conductores deben registrarse en el libro de actas de Tránsito de la terminal.

En la verificación al interior de los buses de los Operadores Trans Azul, El Alteño, Trans Copacabana S.A., Jet Nort, no se evidenció la presencia física del relevo en todos los buses, solo la presencia del ayudante. En el caso de Oruro esto se debe a que las rutas verificadas no excedían los 300 km o 4 horas de viaje.

Respecto a la información a la población y las vías para denunciar, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Oruro, informó que en la Estación de Autobuses Oruro no se ha implementado ninguna línea gratuita para recibir denuncias de los usuarios del transporte público terrestre pasajeros.

En la verificación realizada a la oficina de la ATT en la terminal de buses se constató que se cuenta con el número visible N° 800-106000 Línea Gratuita.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 100 personas encuestadas, 95 no conocen la línea gratuita para denunciar.

En cuanto al procesamiento de denuncias por infracciones en la prestación del servicio de Transporte, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Oruro, en la gestión 2018 se realizaron 15 informes que fueron remitidos a la ATT.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 100 personas encuestadas, 9 realizaron alguna vez una denuncia a la ATT y sólo 3 afirman que recibieron una respuesta.

Entre otros aspectos referidos a Seguridad Vial, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Oruro, informó lo siguiente:

- No cuenta con el Sistema de Control Electrónico Policial de Conductores y Ómnibus (SICEPOLCOM).
- Se viene ejecutando el programa de control para la supervisión de los vehículos durante el viaje con efectivos policiales juntamente con el personal de UNI VIDA (SOAT) desde mes de enero 2019.

### **1.3 POTOSÍ**

El número de accidentes, muertes y heridos en el Departamento de Potosí, ocurridos en carreteras interdepartamentales y protagonizado por vehículos de transporte automotor público terrestre de pasajeros, según información de la Dirección Departamental de Tránsito de Potosí<sup>29</sup>, durante el 2018 a marzo de 2019, fue el siguiente:

---

<sup>29</sup> Toda referencia a información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Potosí en el presente informe, ha sido extraída de información entregada por esa instancia a la Defensoría del Pueblo mediante Cite: Of. 158/2019 de 26 de marzo de 2019, firmado por el Cnl. DEP. Bernardo Ismado Pimentel, Director Departamental de Tránsito Transporte y Seguridad Vial de Potosí.

GESTIÓN	ACCIDENTES	HERIDOS	MUERTOS
2018	116	85	6
2019		31	2
* Datos a marzo 2019			

La información proporcionada no especifica cuántos de los 116 accidentes registrados corresponden a la gestión 2018 y cuantos a 2019. Respecto a las casusas más recurrentes de los accidentes de tránsito señalaron que éstas son la imprudencia ocasionada por el conductor y el exceso de velocidad.

El Organismo Operativo de Tránsito realiza operativos antes de la salida de los buses. El control consiste en la verificación de la documentación tanto del chofer como del bus; asimismo se realizan operativos junto a las Defensorías de la Niñez y Adolescencia. La cantidad aproximada de buses que parten de la terminal o arriban a ella, oscila, en época baja, entre 30 a 35 tanto interdepartamentales como algunos interprovinciales (Ej. Villazón y Tupiza) y entre 40 a 45 en poca de alta.

Respecto a la acreditación de operadores y conductores, el cuadro refleja la información obtenida de las verificaciones defensoriales realizadas, tomando de manera aleatoria a los siguientes operadores:

OPERADOR	TARJETA DE OPERACIONES VIGENTE Y VISIBLE	LISTA DE CONDUCTORES ACREDITADOS
Flota Bolívar	Señala que la tarjeta de operaciones se encuentra en cada bus.	Señalan que por ser sucursal no cuenta con esta lista y que la misma se encuentra en la central de la ciudad de Cochabamba.
Expreso Cochabamba	Señala que cada bus cuenta con la tarjeta de operaciones.	Tiene una lista acreditada por Tránsito pero no por el viceministerio.
Flota el Dorado	No cuenta en oficina, cada conductor de bus lo tiene.	Solo lo tiene en sistemas y en la oficina central de Cochabamba.

OPERADOR	TARJETA DE OPERACIONES VIGENTE Y VISIBLE	LISTA DE CONDUCTORES ACREDITADOS
Trans Norte	No cuenta en oficinas	Cada conductor de flota lo maneja en sus buses.
Trans Copacabana MEN	No cuenta en oficinas	Se encuentra centralizado en la ciudad de Cochabamba.
Flota Diamante	No es visible, porque lo tiene el chofer	Cuentan con una lista de conductores y relevos
Flota Imperial Potosí	Se encuentra frente al conductor. Viajes POTOSÍ - LPZ y PT-CBBA	Se cuenta con una lista de conductores no es actualizada, también registrada digitalmente.
Flota Lucero	No tiene en oficinas, lo lleva cada chofer, ello se verificó en los buses.	Tienen visible una lista de choferes (nuevos y antiguos).
OGlobo	No se tiene la tarjeta de operaciones.	Tienen una lista no visible.

Se verificaron buses de los Operadores Flota Relámpago, El Dorado, Trans Copacabana S.A., Bolívar, Copacabana 1 MEN, Flota Lucero, Flota Imperial, Flota 6 de Octubre y Padcaya, y se evidenció que de los 12 vehículos verificados, 11 contaban con Tarjeta de Operaciones, siendo el bus de la flota Imperial el que no contaba con Tarjeta de Operaciones, informando el conductor que este documento estaba en trámite. También se constató que solo 3 buses contaban con conductor acreditado.

Los controles de Tránsito para autorizar la salida de buses se focalizan en la licencia de conducir y la lista de pasajeros, tanto en la oficina de Tránsito como en la puerta de salida de la terminal dependiendo de la afluencia de buses.

En cuanto a los instrumentos de control como es el test de alcoholemia, se constató que en la oficina de Tránsito de la terminal solo cuentan con un (1) alcoholímetro que no es utilizado por su antigüedad, según manifestó el personal policial, por lo cual no se realiza la prueba de alcoholemia a los conductores.

Por otra parte, la Dirección Departamental de Tránsito Potosí, informó que la oficina de Tránsito en la terminal de buses no cuenta con formulario



de “Pasajero Seguro”. En la verificación a la oficina de tránsito, se evidenció que no existen formularios de “Pasajero Seguro” y tampoco hay un registro de remisión a la ATT de formularios llenados. El personal policial manifestó que la ATT tampoco tiene formularios disponibles.

Esta información se corroboró en la oficina de la ATT, donde se evidenció que no se cuenta con formularios de “Pasajero Seguro” y por información de su personal, esta carencia data desde finales de la gestión 2018.

En las verificaciones realizadas a los buses de salida (Flota Relámpago, El Dorado, Trans Copacabana S.A., Bolívar), como a buses que llegaban a la terminal (Trans Copacabana S.A., El Dorado, Bolívar, Trans Copacabana 1 MEN, Flota Lucero, Flota Imperial, Flota 6 de Octubre, Flota Padcaya), se constató que en ninguno de los 12 buses verificados se designó al “Pasajero Seguro”.

Se aplicaron 115 encuestas a usuarios del servicio de transporte interdepartamental, de los cuales 103 personas respondieron que nunca fueron designadas como “Pasajero Seguro” o evidenciaron el nombramiento y 12 personas respondieron que sí.

Otro aspecto importante es la visibilidad de la cabina, habiéndose constatado al interior de los buses de los 12 buses verificados que solo en 5 la cabina era visible a los pasajeros.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 115 personas encuestadas, 99 respondieron que en los buses donde viajaron la cabina no era visible, mientras que 16 respondieron que sí. Por otra parte, 64 de las personas encuestadas vieron que los asientos del bus son usados para transportar carga o se transporta pasajeros en los pasillos, cabina o buzones.

En la verificación a la oficina de la ATT, se evidenció la existencia de formularios llenados de “Canalización de Reclamación Directa” y “Acta

de Inspección”, referidos a retrasos en el horario de salida de los buses, problemas con los equipajes o encomiendas, y problemas con la venta y devolución de pasajes.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 115 personas encuestadas, 44 consideran que los buses no parten puntualmente y 71 considera que son puntuales. Por otro lado, 78 personas encuestadas respondieron que los buses realizan paradas en lugares ajenos a la Terminal para recoger pasajeros o carga y 37 respondieron que no.

En la verificación al interior de los buses de los Operadores Flota Relámpago, El Dorado (2 buses), Trans Copacabana S.A. (2 buses), Bolívar (2 buses), Copacabana 1 MEN, Flota Lucero, Flota Imperial, Flota 6 de Octubre y Padcaya, se constató que de los 12 buses inspeccionados, 10 contaban con algún dispositivo para controlar el exceso de velocidad.

En las encuestas, de un total de 115 personas, 103 respondieron que no advirtieron alarmas en los buses que avisen cuando el conductor excede la velocidad, y solo 12 respondieron que sí.

Según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Potosí, el control de relevo se lo realiza en la oficina de Tránsito al momento del registro y salida de los buses en el puesto de control número uno en carriles.

En la verificación al interior de los buses, de los 12 inspeccionados, solo 10 contaban con conductor de relevo.

Respecto a la información a la población y las vías para denunciar, de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Potosí, informó que solo se cuenta con la línea gratuita a nivel nacional, y un número de celular para denuncias: 71280618.

En la verificación realizada a la oficina de la ATT en la terminal de buses se constató que los carteles informativos en su mayoría se encuentran al interior de la oficina de la ATT, otros colocados en la ventana y un roller en frente de la oficina que detalla los destinos y los precios de los pasajes. Se constató que la línea gratuita a nivel nacional 800-10-6000 esta visible, y adicionalmente informaron que se trabaja con el celular del encargado de la oficina al número 73853817 al cual también se puede llamar.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 115 personas encuestadas, 110 de las personas desconocen la línea gratuita.

En cuanto al procesamiento de denuncias por infracciones en la prestación del servicio de transporte, según la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Potosí, durante la gestión 2018 se derivaron 37 casos (reclamos por diferentes motivos) a la ATT.

En las encuestas, de un total de 115 personas, 11 realizaron en alguna oportunidad una denuncia a la ATT y solo 5 recibieron respuesta.

Entre otros aspectos referidos a Seguridad Vial, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Potosí informó lo siguiente:

- No cuenta con el Sistema de Control Electrónico Policial de Conductores y Ómnibus (SICEPOLCOM). Solo cuentan con una computadora sin acceso a internet.
- El 1 y 2 de agosto de 2018 los Operadores de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros recibieron capacitación sobre temas de la Ley N° 3988 Código Nacional de Tránsito, su Reglamento, Seguridad Vial y otros indispensables, en dependencias de la Dirección Departamental de Tránsito, Transportes y Seguridad Vial.
- El personal policial de servicio de la oficina de Tránsito en la terminal, realiza a todos los conductores (titulares y relevos) recomendaciones, especialmente la forma de conducir con precaución durante su viaje.

## 1.4 COCHABAMBA

El número de accidentes, muertes y heridos en el Departamento de Cochabamba, de vehículos de transporte público ocurridos en carreteras interdepartamentales, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Cochabamba<sup>30</sup>, durante la gestión 2018 a febrero de 2019 fue el siguiente:

GESTIÓN	ACCIDENTES	HERIDOS	MUERTOS
2018	64	154	28
2019*	18	28	5
*A febrero 2019			

El Organismo Operativo de Tránsito realiza operativos de manera diaria y sostenida en la Terminal de Buses Cochabamba. Asimismo, realiza operativos de control de manera sorpresiva (en diferentes días durante la semana); y de igual manera se aplica estos operativos de control a los diferentes sindicatos que prestan el servicio de transporte público en el exterior de la Terminal de Buses (Surubíes) y en la Parada la Chapare (Buses y Surubíes), procediendo al control de:

- Licencia de conducir
- Condiciones físicas del conductor (verificando el tiempo de descanso y realizando la prueba del alcohótest)
- Revisión estándar: estado de los neumáticos, sistema eléctrico (luces), estado de asientos de pasajeros e higiene.
- Estado eléctrico del vehículo.

<sup>30</sup> Toda referencia a información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Cochabamba en el presente informe, ha sido extraída de información entregada por esa instancia a la Defensoría del Pueblo mediante Cite: Oficio N° 411/2019 de 9 de abril de 2019, firmado por el Cnl. DEP. Jhonny Corrales Ledezma, Director Departamental de Tránsito Transporte y Seguridad Vial de Cochabamba.

- Implementos de auxilio mecánico (triángulo de señalización, llanta de auxilio, herramientas)
- Extintor (vigencia)
- Botiquín de primeros auxilios

Los operativos para el control tanto de salidas como llegadas de los buses interdepartamentales e internacionales, se los realiza de manera selectiva y en horario diurno y nocturno, coordinando con personal de la ATT, la FELCC, y la Defensoría de la Niñez y Adolescencia.

En promedio, los días viernes y domingo salen de la terminal entre 250 a 300 buses y los días lunes a jueves y sábado son un promedio de 150 buses.

Respecto a la acreditación de operadores y conductores, el cuadro refleja la información obtenida de las verificaciones defensoriales realizadas, tomando de manera aleatoria a los siguientes Operadores:

OPERADOR	TARJETA DE OPERACIONES VIGENTE Y VISIBLE	LISTA DE CONDUCTORES ACREDITADOS
Flota Dorado	Cuentan con una carpeta con los documentos y también están registrados en Tránsito.	Los conductores son socios, otros tienen contratos con los socios de la empresa.
Flota Renacer	Cuenta con un archivo de las tarjetas de operación por buses, legalizadas, y son exhibidas en los buses y también Tránsito tiene los datos en sistema.	No cuentan con un listado de conductores pues argumentan que muchos choferes trabajan por vueltas, asimismo refieren que el contacto de la empresa es directamente con los socios, no con los conductores, los que dependen de los socios de la empresa y algunos socios conducen sus buses.
Flota Bolívar	Cuenta con un archivo de sus documentos, son exhibidos en los buses también Tránsito tiene los datos en sistema.	Los conductores tienen contrato con la empresa y con los socios, de los cuales algunos conducen los buses.

OPERADOR	TARJETA DE OPERACIONES VIGENTE Y VISIBLE	LISTA DE CONDUCTORES ACREDITADOS
Trans Azul	Cada conductor de bus porta la tarjeta de operaciones, la cual la exhibe a Tránsito y a la ATT antes de salir.	No cuenta con listas de conductores porque no son permanentes.

Se verificaron los buses de los Operadores Trans Azul, La Rioja, Dorado y Bolívar, y se evidenció que los 4 buses contaban con Tarjeta de Operaciones, sin embargo, ninguno de los conductores contaba con Certificado de Acreditación.

Los controles de Tránsito para autorizar la salida de buses se focalizan en la Licencia de Conducir, Certificado de Acreditación del Conductor y/o del Conductor de Relevo, Tarjeta de Operación del Vehículo, las condiciones del Conductor y/o del equipo de conducción, y la lista de pasajeros; lo que no se controla es la designación del “Pasajero Seguro”, y con relación al Formulario de Control de Rutas, informaron que no se usa en Cochabamba.

Una observación que realizaron los Operadores de transporte es referida a la burocracia que existe a momento de la entrega de la Tarjeta de Operación ya que la misma demora mucho en La Paz, por lo que ven la necesidad de salir de otros lugares y no así de la terminal.

En cuanto a los instrumentos de control como es el test de alcoholemia, se constató que en la oficina de Tránsito de la terminal se cuenta con el alcoholímetro para realizar los controles, sin embargo, informaron que se recurre a la experiencia de los efectivos policiales para identificar el estado de los conductores (Ej. conducta del chofer).

Por otra parte, la Dirección Departamental de Tránsito de Cochabamba informó que se designa al “Pasajero Seguro” pero no se cuenta con un registro o constancia de la remisión de los formularios llenados a la ATT. Sin embargo, en la verificación a la oficina de Tránsito de la terminal, se advirtió que no se designa al “Pasajero Seguro” previamente a la autorización de salida del bus.

En la verificación a la oficina de la ATT tampoco se encontró ningún formulario llenado de “Pasajero Seguro”.

Y en las verificaciones realizadas a los buses de los Operadores Trans Azul, La Rioja, Dorado y Bolívar, en ninguno de los 4 buses se designó al “Pasajero Seguro”.

Se aplicaron 109 encuestas a usuarios del servicio de transporte interdepartamental, de los cuales 73 personas respondieron que nunca fueron designadas como “Pasajero Seguro” o evidenciaron el nombramiento y 36 personas respondieron que sí.

Otro aspecto importante es la visibilidad de la cabina, habiéndose constatado al interior de los buses de los Operadores Trans Azul, La Rioja, Dorado y Bolívar, que solo en el bus de la Flota Bolívar la cabina era visible a los pasajeros.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 109 personas encuestadas, 91 respondieron que en los buses donde viajaron la cabina no era visible de tal manera que pueda verse al conductor, mientras que 18 encuestados respondieron que sí. Por otra parte, 60 de las personas encuestadas alguna vez vieron que los asientos del bus eran usados para transportar carga o pasajeros en los pasillos, cabina o buzones.

En la verificación a la oficina de la ATT, se evidenció que no contaban con ningún formulario llenado de “Canalización de Reclamación Directa” y “Acta de Inspección”, referido a retrasos en el horario de salida de los buses. Se evidenció que sí existen formularios por otro tipo de reclamos.

En las encuestas, de un total de 109 personas, 99 consideran que los buses no parten puntualmente. Por otro lado, 76 personas encuestadas respondieron que los buses realizan paradas en lugares ajenos a la Terminal para recoger pasajeros o carga.

En la verificación al interior de los buses de los Operadores Trans Azul, La Rioja, Dorado y Bolívar, se constató que de los 4 buses, 2 contaban con algún dispositivo para controlar la velocidad. La Flota Bolívar contaba con 2 alarmas, una dentro la cabina del chofer y otra visible para los pasajeros. Y la flota Dorado contaba con GPS, por el que la administración de la empresa puede monitorear la ubicación y la velocidad del bus.

En las encuestas, de un total de 109 personas, 98 respondieron que no advirtieron alarmas que avisen cuando el conductor excede la velocidad y 11 respondieron que sí.

Con relación al control de relevos, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Cochabamba, se realiza controles a los conductores titulares y relevos tanto a buses de salida como de llegada, verificando el estado de lucidez de los mismos (de forma aleatoria con pruebas de alcoholímetro) y que cuenten con licencia de conducir.

En la verificación al interior de los buses de los Operadores Trans Azul, La Rioja, Dorado y Bolívar, se evidenció la presencia física del relevo y del ayudante en 3 de los 4 buses, el bus de Trans Azul sólo contaba con ayudante por cubrir una ruta menor.

Respecto a la información a la población y las vías para denunciar, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Cochabamba, informó que no cuentan con línea gratuita para recibir denuncias de los usuarios de servicio de transporte automotor público terrestre de pasajeros.

En la verificación realizada a la oficina de la ATT en la terminal de buses se constató que el número de la línea gratuita esta visible en la parte superior de la oficina, pero no cuentan con carteles con la información referente a las infracciones y sanciones.



En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público inter-departamental, de un total de 109 personas encuestadas, 97 no conocen la línea gratuita para denunciar.

En cuanto al procesamiento de denuncias por infracciones en la prestación del servicio de Transporte, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Cochabamba, informó que se remite a la ATT de manera directa cualquier irregularidad.

En las encuestas, de un total de 109 personas, 24 realizaron alguna vez una denuncia a la ATT y sólo 12 afirmaron que recibieron una respuesta.

Entre otros aspectos referidos a Seguridad Vial, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Cochabamba informó lo siguiente:

- No cuenta con el Sistema de Control Electrónico Policial de Conductores y Ómnibus (SICEPOLCOM).
- Se realiza campañas de Seguridad y Educación Vial en el interior de la Terminal de Buses.

## **1.5 CHUQUISACA**

El número de accidentes, muertes y heridos en el Departamento de Chuquisaca, protagonizados en carretera por vehículos de empresas de transporte público según información de la Dirección Departamental de Tránsito Transporte y Seguridad Vial de Chuquisaca<sup>31</sup>, durante el 2018 fue el siguiente:

---

<sup>31</sup> Toda referencia a información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Chuquisaca en el presente informe, ha sido extraída de información entregada por esa instancia a la Defensoría del Pueblo mediante Cite: N° 10092/2019 de 28 de marzo de 2019, firmado por el Cnl. DEP. Jorge Telleria Ramos, Director Departamental de Tránsito Transporte y Seguridad Vial de Chuquisaca.

GESTIÓN	ACCIDENTES	HERIDOS	MUERTOS
2018	3	55	6

El Organismo Operativo de Tránsito realiza operativos todos los días, de horas 16:00 a 22:00, los cuales consisten en la revisión mecánica de los buses de salida, estado de las llantas, equipo de primeros auxilios, herramientas de trabajo, estado del conductor registro de pasajeros, permiso de viaje de los menores de edad, el registro del formulario de “Pasajero Seguro”, la vigencia de la Tarjeta de Operación. El promedio aproximado de salidas de los buses oscila en 90 buses por día.

Respecto a la acreditación de Operadores y Conductores, se verificaron de manera aleatoria a los siguientes operadores: Empresa de transporte “El Mexicano SRL”; Andes Bus; Trans Copacabana S.A.; Flota Copacabana. Con relación a la Tarjeta de Operación, ninguno de los Operadores contaba con la misma expuesta en un lugar visible. La empresa “El Mexicano SRL” cuenta con las tarjetas de operaciones en sus oficinas pero no se encuentran en lugares visibles por temor a ser sustraídas. Respecto a la lista de conductores acreditados se verificó que solo las empresas El Mexicano y Andes Bus contaban con un listado de todos sus conductores, del mismo modo se ha podido verificar que se encontraban acreditados por el Viceministerio de Transportes.

Se verificaron los buses de los Operadores El Mexicano, Flota 6 de Octubre, Copacabana 1 MEN, Trans Alfonso de Ibáñez, evidenciándose que de los 4 vehículos verificados, todos contaban con Tarjeta de Operación, pero solo 2 buses (El Mexicano y Flota 6 de agosto) contaban con Certificados de Acreditación de los conductores.

Los controles de Tránsito para autorizar la salida de buses se focalizan en la lista de pasajeros, dejando los choferes una copia para su control. Se advirtió dos libros de Registro manual en las oficinas de Tránsito, una de llegada y otra de salida, donde los conductores previamente a la salida o llegada registran: nombre de la empresa, nombre y apellido del conductor y

relevo, número de licencia de conducir, número de placa, marca del vehículo, hora, número de pasajeros y destino las rutas realizadas. También se advirtió que no se designa al “Pasajero Seguro”.

En cuanto a los instrumentos de control como es el test de alcoholemia, se constató que en la oficina de Tránsito de la terminal, solo cuentan con un (1) equipo de alcoholímetro portátil, pero no se realiza la prueba de alcoholemia a los conductores.

Por otra parte, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Chuquisaca, informó que el personal de Tránsito entrega el formulario de “Pasajero Seguro” haciendo constar o registrando en un libro de actas. Sin embargo en la verificación a la oficina de Tránsito de la terminal, se constató que no se designa al “Pasajero Seguro”, pero se cuenta con el registro de los formularios de la ATT debidamente llenados por el pasajero seguro en fechas pasadas (no se cuenta con formularios vigentes).

En la verificación a la oficina de la ATT, no se encontraron formularios llenados por el pasajero seguro, el responsable de la ATT manifestó que ya no estarían aplicando este formulario toda vez que las denuncias a la fecha se las realizaría vía internet.

En las verificaciones realizadas a los buses de los Operadores El Mexicano, Flota 6 de Octubre, Copacabana 1 MEN, Trans Alfonso de Ibáñez, en ninguno de los 4 buses se designó al “Pasajero Seguro”.

Se aplicaron 100 encuestas a usuarios del servicio de transporte interdepartamental, de los cuales 87 personas respondieron que nunca fueron designadas como “Pasajero Seguro” o evidenciaron el nombramiento y 13 personas señalaron que sí.

Otro aspecto importante es la visibilidad de la cabina, habiéndose constatado al interior de los buses de los Operadores El Mexicano, Flota 6 de Octubre, Copacabana 1 MEN, Trans Alfonso de Ibáñez, que en 3 de los

4 buses la cabina no era visible debido al diseño del bus. Solo en un bus la cabina era visible a los pasajeros.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 100 personas encuestadas, 89 respondieron que en los buses donde viajaron la cabina no era visible, mientras que 11 respondieron que sí. Por otra parte, 59 de las personas encuestadas alguna vez vieron que los asientos del bus eran usados para transportar carga o pasajeros en los pasillos, cabina o buzones.

En la verificación a la oficina de la ATT, se evidenció la existencia de formularios llenados de “Canalización de Reclamación Directa” y “Acta de Inspección”, referidos a retrasos en el horario de salida de los buses.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 100 personas encuestadas, 52 consideran que los buses no parten puntualmente y 48 considera que sí. Por otro lado, 71 personas encuestadas respondieron que los buses realizan paradas en lugares ajenos a la terminal para recoger pasajeros o carga.

En la verificación al interior de los buses de los Operadores El Mexicano, Flota 6 de Octubre, Copacabana 1 MEN, Trans Alfonso de Ibáñez, se constató que 3 buses contaban con algún dispositivo para controlar el exceso de velocidad. El bus de Flota Copacabana 1 MEN cuenta con sistema de control de velocidad por GPS que cuando el bus llega a la velocidad de 100 km/h emite un sonido audible solamente en la cabina del chofer y al interior del bus se advierte una pantalla eléctrica donde se visibiliza en tiempo real la velocidad del bus, permitiendo a los pasajeros monitorear que no se sobrepase los 100 km/h. La flota El Mexicano verificada cuenta con sistema de control de velocidad instalado dentro de su tacómetro y en caso de que el bus llegue a los 80Km/h, automáticamente el bus se bloquea y no le permite sobrepasar ese límite de velocidad. En la flota 6 de Octubre se ha verificado que el bus cuenta con GPS, y una alarma se activa cuando se excede a una velocidad de 100 Km/h. El dispositivo al

llegar a la velocidad descrita emite un sonido que es audible solamente en la cabina del chofer.

En las encuestas, de un total de 100 personas, 96 respondieron que no advirtieron alarmas que avisen cuando el conductor excede la velocidad, 4 respondieron que sí.

Con respecto al control de relevos, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Chuquisaca, el control de relevo se lo realiza en un libro de registro de salidas a los conductores titulares y relevos, donde se registran, con “su puño y letra”, la licencia de conducir, se les indica a los usuarios que cualquier reclamo lo hagan llamando a la línea gratuita de la Dirección Nacional de Tránsito o a la ATT.

En la verificación al interior de los buses de los Operadores El Mexicano, Flota 6 de Octubre, Copacabana 1 MEN, Trans Alfonso de Ibáñez, se evidenció la presencia física del relevo y de su ayudante en 3 de los 4 buses verificados. Solamente en Trans Alonso de Ibáñez el bus no contaba con relevo en virtud a que cubría una ruta menor a los 300 Km.

Respecto a la información a la población y las vías para denunciar, la Dirección Departamental de Tránsito de Chuquisaca, informó que en la terminal de Buses, la Policía no cuenta con ninguna Línea Gratuita, donde el usuario pueda formular quejas y denuncias.

En la verificación realizada a la oficina de la ATT en la terminal de buses se constató que se cuenta con dos letreros visibles de la línea gratuita 800-10-6000 para que los usuarios puedan efectuar sus denuncias (uno ubicado en la entrada de la terminal y otro en la puerta de las oficinas de la ATT).

En las encuestas, de un total de 100 personas, 93 no conocen la línea gratuita para denunciar.

En cuanto al procesamiento de denuncias por infracciones en la prestación del servicio de transporte, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Chuquisaca, se remiten informes a la ATT por incumplimiento al horario de salida y prestación ilegal de servicio por no tener Tarjeta de Operación, siendo que en la gestión 2018 se iniciaron 9 procesos a diferentes empresas y a marzo de 2019 son 3 los procesos que se llevan adelante.

En las encuestas, de un total de 100 personas, 25 realizaron una denuncia a la ATT y solo 5 recibieron respuesta.

Entre otros aspectos referidos a Seguridad Vial, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Chuquisaca informó lo siguiente:

- No cuenta con el Sistema de Control Electrónico Policial de Conductores y Ómnibus (SICEPOLCOM).
- A través de la División de Educación Vial, se realizaron capacitaciones sobre Normas de Educación Vial en Carreteras, a Conductores de las diferentes Empresas de Transporte Terrestre.

## **1.6 TARIJA**

El número de accidentes, muertes y heridos en el Departamento de Tarija, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Tarija<sup>32</sup>, durante el 2018 a febrero de 2019 fue el siguiente:

---

<sup>32</sup> Toda referencia a información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Tarija en el presente informe, ha sido extraída de información entregada por esa instancia a la Defensoría del Pueblo mediante Cite: DDITSV-TJA/STRI.GRAL. Of. N°0554/2019 de 28 de marzo de 2019, firmado por el Cnl. DEP. Victor Velásquez Almanzán, Director Departamental de Tránsito Tarija.

GESTIÓN	ACCIDENTES	HERIDOS	MUERTOS
2018	944	857	91
2019*	141	183	20
*A febrero 2019			

Cabe aclarar que los datos proporcionados por la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz son generales y no desagrega los hechos de tránsito protagonizados específicamente por el Transporte Público Terrestre Interdepartamental.

Respecto a las causas más recurrentes de los accidentes de tránsito señalaron que son: el exceso de velocidad, imprudencia del conductor y estado de embriaguez.

El Organismo Operativo de Tránsito realiza controles permanentes de los implementos de seguridad y las condiciones adecuadas de los buses a las diferentes empresas de transporte público en sus horarios de salida. Según información del Comandante de la Patrulla Caminera, los controles en carretera se vienen cumpliendo durante las 24 horas del día en tres puestos de control técnico, realizando a los conductores el recordatorio de sus obligaciones establecidas normativamente.

De acuerdo a información brindada por el responsable de la terminal, la cantidad aproximada de buses que parten de la terminal o arriban a ella, oscila entre 60 a 90 buses diarios dependiendo el flujo de pasajeros y la temporada. Este flujo corresponde al servicio interdepartamental, interprovincial e incluso internacional con buses que salen con destino a la República Argentina.

Respecto a la acreditación de operadores y conductores, se verificó de manera aleatoria a los siguientes operadores: Flota Tarija; Flota Lince; Expreso del Sur; Transportes Sama. Ninguno de los operadores exhibía su Tarjeta de Operación en lugar visible. Tampoco cuentan con lista de conductores

acreditados, y manifestaron solo contar con un rol de turnos, con número de coche y nombre del propietario.

Se verificaron buses de los operadores Lince, Sama, Padcaya, Trans Narváez, y se evidenció que de los 4 buses uno no contaba con su Tarjeta de Operación (Transportes Sama) y ninguno contaba con conductores acreditados.

Los controles de tránsito para autorizar la salida de buses se focalizan en Licencia de Conducir, Tarjeta de Operación, Verificación de las condiciones del Conductor y/o del equipo de conducción, Lista de Pasajeros, Formulario de Control de Rutas; lo que no se controla es el Certificado de Acreditación del Conductor y/o del Conductor de Relevo y designación del “Pasajero Seguro”.

En cuanto a los instrumentos de control como es el test de alcoholemia, se constató que en la oficina de Tránsito se cuenta con alcoholímetros portátiles, sin embargo, los policías manifestaron que no se les provee de los mismos y que si estos se arruinan ellos deben comprar otro y que las baterías también deben ser compradas por los mismos policías, por lo que no se realizan pruebas de alcoholemia, y los funcionarios policiales a sola vista determinan las condiciones de los conductores. La prueba de alcoholemia se efectúa si el conductor presenta algún signo de embriaguez.

Por otra parte, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Tarija informó que funcionarios policiales en la terminal entregan formularios de “Pasajero Seguro” en coordinación con el personal de la ATT. Sin embargo, en la verificación a la oficina de Tránsito en la terminal, se constató que si bien existen los formularios de “Pasajero Seguro”, estos no son distribuidos, ni tampoco se cuenta con un registro de formularios llenados.

En la verificación a la oficina de la ATT, se evidenció que no se tienen formularios llenados por el “Pasajero Seguro”.



En las verificaciones a los buses de los operadores Lince, Sama, Padcaya, Trans Narváez, en ningún de los 4 buses fue designado el “Pasajero Seguro”.

Se aplicaron 102 encuestas a usuarios del servicio de transporte interdepartamental, de los cuales 100 personas respondieron que nunca fueron designadas como “Pasajero Seguro” o evidenciaron el nombramiento y 2 personas señalaron que sí.

Otro aspecto importante es la visibilidad de la cabina, habiéndose constatado al interior de los 4 buses verificados, que en ninguno la cabina era visible para los pasajeros. En los casos de los buses de Sama, Padcaya las cabinas no son visibles debido al diseño del vehículo.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 102 personas encuestadas, 83 respondieron que en los buses donde viajaron la cabina no era visible, de tal manera que no podía verse al conductor, mientras que 19 respondieron que la cabina era visible. Por otra parte, 58 de las personas encuestadas vieron que los asientos del bus son usados para transportar carga o pasajeros en los pasillos, cabina o buzones.

En la verificación a la oficina de la ATT se evidenció la existencia de formularios de “Canalización de Reclamación Directa” y “Acta de Inspección” referidos a los retrasos en el horario de salida de buses. El personal de la ATT informó que en la gestión 2018 se realizaron 6 procesos por demora en el horario de salida.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 102 personas encuestadas, 81 considera que los buses parten puntualmente y 21 respondieron que no. Por otro lado, 80 personas encuestadas respondieron que los buses realizan paradas en lugares ajenos a la terminal para recoger pasajeros o carga y 22 dijeron que no.

En la verificación al interior de los buses de los operadores Lince, Trans Narváez, Sama y Padcaya se evidenció que de los 4 buses, 3 no cuentan con sistemas de control de velocidad (alarmas u otro dispositivo). Solo en el caso del bus del Operador Padcaya, el conductor manifestó que cuenta con GPS, sin embargo, el mismo no es visible o audible para los pasajeros.

En las encuestas, de un total de 102 personas, 101 respondieron que no advirtieron la existencia de alarmas en los buses que avisen cuando el conductor excede la velocidad, solo uno respondió que sí.

Respecto al control de relevos, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Tarija el personal de Tránsito realiza controles permanentes al conductor titular y relevo, para realizar viajes al interior del país en sus horarios de salida. Por su parte, el Comandante de la Patrulla Caminera informó que se viene realizando la verificación en los puestos de control técnico (trancas), constatando la presencia de los conductores titulares y de relevo en los medios de transporte interdepartamental, interprovincial y camiones.

En las verificaciones realizadas al interior de los buses de los 4 verificados, 2 de ellos, Padcaya y Trans Narváez, contaban con conductor de relevo y ayudante. En el bus de Lince, había conductor de relevo, pero no ayudante. Y en el caso del bus del Operador Sama no se pudo evidenciar la presencia física del conductor de relevo ni del ayudante y el mismo conductor titular estaba realizando la entrega de las maletas a los pasajeros, mostrando incluso una actitud hostil a las consultas realizadas por el equipo de la Defensoría del Pueblo.

Respecto a la información a la población y las vías para denunciar, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Tarija, informó que tienen una línea fija (no gratuita) para recibir las denuncias de los usuarios de la terminal, siendo las llamadas más recurrentes por infracciones de tránsito en estacionamientos en lugares prohibidos y en estacionamientos en garajes.

En la verificación a la oficina de la ATT en la terminal se evidenció la existencia de un letrero fijo en la parte superior frontal de la oficina donde se visualiza el número gratuito para la atención al usuario. Asimismo, hay un roller en la puerta de ingreso donde también se puede ver el número.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 102 personas encuestadas, el total dijo que no conoce el número de la Línea Gratuita para denunciar.

En cuanto al procesamiento de denuncias por infracciones en la prestación del servicio de Transporte, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Tarija se emite informes permanentes a la ATT referente a: retrasos de horarios de salida y llegada de buses, condiciones de funcionamiento y horarios establecidos de acuerdos a sus Tarjetas de Operaciones.

En las encuestas realizadas, solo 5 personas respondieron que realizaron una denuncia a la ATT pero ninguna recibió respuesta.

Entre otros aspectos referidos a Seguridad Vial, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Tarija informó lo siguiente:

- No cuenta con el Sistema de Control Electrónico Policial de Conductores y Ómnibus (SICEPOLCOM).
- No cuentan con personal policial para la ejecución del Programa de Control de vehículos durante el viaje según lo establecido por el Artículo 12 del Decreto Supremo N° 420 y Artículo 21 del Decreto Supremo N° 659.
- Se realizaron capacitaciones dirigidas a conductores del servicio público, los cuales se encuentran afiliados en Sindicatos, en las temáticas de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tránsito.

- Se establecieron carpas en las poblaciones de La Pintada y Santa Ana La Nueva, de manera provisional mientras se consolida la construcción de ambientes adecuados de puestos de control policial.
- Se emitió Informe de fecha 18 de marzo de 2019 referido a la problemática de las luces deslumbrantes, dispositivos adicionados por los conductores de motorizados sobre todo el transporte público generando un peligro latente para la circulación nocturna en carretera, donde se recomienda la socialización sobre la prohibición de su uso, la coordinación con los diferentes Sindicatos y Asociaciones para evitar su utilización y la realización de los controles respectivos.

## **1.7 SANTA CRUZ**

La información del número de accidentes de tránsito, muertes y heridos en el Departamento de Santa Cruz, no fue proporcionada por la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Santa Cruz, señalando mediante CITE N° 007/19 firmado por el Tcnl. DEAP. Hugo César Zabala Dávila – Jefe de Tránsito Terminal Bimodal, que la información debe ser recabada de la policía caminera y policía rural y fronteriza. Tampoco se proporcionó información sobre operativos de control por parte de Tránsito.

En promedio, se tiene un aproximado de 175 buses que salen de la Terminal Bimodal, y llegan unos 170 buses aproximadamente, dependiendo mucho la temporada (vacaciones) y los días (fines de semana). Indican que se tiene un flujo diario aproximado entre 3.500 a 4.500 pasajeros.

Respecto a la acreditación de operadores y conductores, se realizó la verificación tomando de manera aleatoria a los siguientes operadores: Copacabana MEN I, Bolívar, Unificado, Cosmos. Ninguno de los operadores exhibía en un lugar visible su Tarjeta de Operación y señalaron que este documento es entregado a la administración de la terminal. Se constató con la Administradora de la Terminal Terrestre Santa Cruz que efectivamente los operadores contaban con las tarjetas de operación (autorización del servicio del Operador). Con referencia a la Lista de Conductores acreditados el

personal de Copacabana MEN I indicó que no es un requisito que les piden en la administración de la terminal y por ese motivo no lo tienen. El personal de los demás operadores no tenía información y refirieron que esa información la manejaba tránsito o la administración de la terminal.

Se verificaron los buses de los operadores Padcaya, Copacabana MEN I, Dorado y Gema, constatándose que de los 4, solo 2 contaban con Tarjeta de Operación, siendo que los buses de Padcaya, Copacabana MEN I no contaban con la misma. Con relación al Certificado de Acreditación de sus conductores solo uno, el conductor de Padcaya estaba acreditado.

Los controles de Tránsito para autorizar la salida de buses se focalizan en la Licencia de Conducir, Tarjeta de Operación del Vehículo, Verificación de las condiciones del conductor y/o del equipo de conducción, designación del “Pasajero Seguro”, Lista de Pasajeros y Hoja de Ruta; lo que no se controla es el Certificado de Acreditación del conductor y/o del conductor de relevo.

En cuanto a los instrumentos de control como es el test de alcoholemia, se constató que la oficina de Tránsito de la terminal cuenta con un solo alcoholímetro portátil. Se observó que el equipo portátil es casi nuevo, denotando poco uso, considerando un aproximado de 170 flotas que salen diariamente.

Por otra parte, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Santa Cruz, informó que la oficina de Tránsito en la Terminal Bimodal, realiza operativos de controles diarios y constantes en salida de buses y se cuenta con un oficial de policía asignado específicamente a la otorgación del formulario de “Pasajero Seguro” lo cual se puede corroborar por estadísticas enviadas de manera diaria a la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial. Esto se puede constatar en la verificación a la oficina de Tránsito de la terminal, donde se evidenció que se tienen los formularios de “Pasajero Seguro” ya llenados, así como en la oficina de la ATT; sin embargo, en la verificación a los buses de los operadores Padcaya, Copacabana MEN I, Dorado y Gema, en ninguno de los 4 se designó al “Pasajero Seguro”.

Se aplicaron 102 encuestas a usuarios del servicio de transporte interdepartamental, de los cuales 96 personas respondieron que nunca fueron designadas como “Pasajero Seguro” o evidenciaron el nombramiento, 6 personas señalaron que sí.

En cuanto a la visibilidad de la cabina, habiéndose constatado al interior de los buses de los operadores Padcaya, Copacabana MEN I, Dorado y Gema, que en los 4 buses la cabina no era visible a los pasajeros, en 2 de ellos a causa del diseño del bus.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 102 personas encuestadas, 89 respondieron que en los buses donde viajaron la cabina no era visible, de tal manera que no puede verse al conductor. Por otra parte, 48 de las personas encuestadas alguna vez vieron los asientos del bus usados para transportar carga o pasajeros en los pasillos, cabina o buzones.

En la verificación a la oficina de la ATT se pudo evidenciar la existencia de formularios llenados de “Canalización de Reclamación Directa” y “Acta de Inspección”.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 102 personas encuestadas, 79 consideran que los buses no parten puntualmente. Por otro lado, 65 respondieron que los buses realizan paradas en lugares ajenos a la terminal para recoger pasajeros o carga.

En la verificación al interior de los buses de los operadores Padcaya, Copacabana MEN I, Dorado, y Gema, se constató que los 4 buses contaban con algún dispositivo de control de velocidad, 3 de ellos contaban con limitadores de velocidad que impide que los buses superen los 90 Km/h y 1 bus contaba con GPS.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 102 personas encuestadas, 100 respondieron que

no advirtieron alarmas en los buses que avisen cuando el conductor excede la velocidad.

Respecto al control de relevos según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Santa Cruz, con la implementación del sistema SICEPOLCOM se crea un sistema práctico de control de conductores y sus respectivos relevos ya que cada ómnibus que desea salir de la terminal debe recabar obligatoriamente la hoja de ruta (de extensión totalmente gratuita) en la cual van impresos los datos del conductor titular y relevo acompañada con la fotografía de los mismos lo que facilita de sobre manera el control que realiza la Policía Caminera en sus diferentes puntos de control en carretera como también la Policía de Tránsito de todas las terminales de destino. De igual manera el sistema SICEPOLCOM realiza un archivo personal sistematizado diario de manera automática tanto de los conductores como de los buses, lo cual da como resultado que si un conductor o un bus no cumplió las horas necesarias de descanso o reposo, el sistema bloquea inmediatamente su salida y de esa manera se garantiza que los conductores tengan el descanso correspondiente de ley y el bus ingrese a un chequeo mecánico. Adicionalmente Tránsito Bimodal Santa Cruz realiza el chequeo mecánico a todos y cada uno de los buses que salen de esta terminal con el apoyo de la Unidad de CEMAPOL.

En la verificación al interior de los buses de los operadores Padcaya, Copacabana MEN I, Dorado y Gema, se evidenció la presencia física del relevo en todos los buses, pero no así la presencia del ayudante; y en caso de la flota Copacabana MEN I el relevo no contaba con licencia de conducir.

Respecto a las vías de información y denuncias, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Santa Cruz informó que se implementó la línea 67744908 y que se encuentra en trámite una línea gratuita.

En la verificación realizada a la oficina de la ATT se constató que el número de la Línea Gratuita esta visible en la parte superior de la caseta de

la ATT al ingreso de la terminal, sin embargo, no existe información visible sobre infracciones y sanciones.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 102 personas encuestadas, 100 no conocen la línea gratuita para denunciar.

En cuanto al procesamiento de denuncias por infracciones en la prestación del servicio de transporte, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Santa Cruz, existe una coordinación permanente con la ATT, y en la mayoría de los casos que se presentan se realiza una intervención conjunta proporcionando así mayor agilidad en el trámite de las acciones que correspondan. Sin embargo, informaron que cuando por circunstancias varias, el personal de la ATT no participa de algún operativo, se realiza un informe, en lo que va del presente año se han elaborado 4 informes.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 102 personas encuestadas, 10 realizó alguna vez una queja a la ATT y 3 afirman que recibieron una respuesta.

Entre otros aspectos referidos a Seguridad Vial, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Santa Cruz informó lo siguiente:

La Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Terminal Bimodal Cástulo Chávez, es la que ejecutó e implementó en primera instancia el Sistema de Control Electrónico Policial de Conductores y Ómnibus (SICEPOLCOM) y en la actualidad se encuentra en pleno funcionamiento en sus diversas fases.

- **REGISTRO DE CONDUCTORES.**- Forma o requisitos de obtener un código: Licencia de Conducir categoría “C”, cédula de identidad y demostración de práctica de conducción de ómnibus – datos obtenidos,



nombre completo, fotografía del conductor, fotografía de la licencia de conducir, dirección del domicilio, número de teléfono, fecha de caducidad de la licencia de conducir, además de una opción de antecedentes en la cual estipula antecedentes del conductor y si se encuentra suspendido u observado.

- **REGISTRO DE ÓMNIBUS.-** Se registra todo el parque automotor de ómnibus a nivel nacional que hace uso de la terminal Bimodal, para lo cual deben introducir los siguientes datos esenciales: placa, empresa, número de asientos, SOAT, tarjeta de operaciones, número de tarjeta y vigencia de la misma.
- **REGISTRO DE EMPRESAS.-** Base de datos de todas las empresas que operan en la terminal Bimodal, que contiene la siguiente información fundamental: Número de carril, empresa, frecuencia, posibles destinos, observaciones y días habilitados.
- **CONDUCTORES.-** En la cual se registra los datos generales necesarios e indispensables personalizando de cada uno de los conductores y se crea una base de datos alterna a la principal para cualquier situación y que al mismo tiempo es usada como base de datos del conductor de relevo, las cuales cuentan con fotografía de conductor y licencia de conducir.
- **HOJA DE RUTA.-** Elemento fundamental que fue implementada en esta terminal a todos y cada uno de los viajes que tengan origen en Santa Cruz y que contiene la información completa con relación a la salida del ómnibus de manera personalizada, además de fotografías impresas de los dos conductores, conjunto de datos que se entrega a los conductores de manera impresa de forma gratuita y que sirve de control de la misma en los diferentes retenes de la policía caminera.
- **INGRESO Y SALIDA DE BUSES.-** Consiste en el registro exacto de todos los datos concernientes al ingreso y salida de ómnibus, mismo que es realizado por los funcionarios policiales en los puestos de control de salida utilizando artefactos electrónicos (tablets) conectadas a internet.
- **CONSULTA DE DATOS.-** La cual nos da información completa y personalizada del historial de los dos conductores y del ómnibus que se predisponen a salir.

- REGISTRO DE OPERACIONES.- Ítem fundamental para el trabajo de los funcionarios policiales ya que permite a los encargados de control de salida verificar de forma objetiva los datos y fotografías proporcionados por el sistema y corroborarlos con la presencia física de los conductores.

Además de la implementación del sistema SICEPOLCOM, se realizan operativos constantes en coordinación con otras instituciones, está en proyecto la implementación de tableros informáticos, filiación por código de barras a todo el parque automotor de buses que operan desde esta terminal y sistematización de flujo migratorio internacional de pasajeros.

Adicionalmente, la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial realiza capacitaciones permanentes al equipo de conducción de los operadores del transporte automotor público terrestre de pasajeros en materia de Seguridad Vial en carretera. La capacitación más reciente se realizó en el salón auditorio de la Terminal Bimodal Cástulo Chávez por el Director Departamental Tránsito, Transporte y Seguridad Vial Sr. Cnl. DESP. Richard D. Cordero Urzagaste en fecha viernes 22 de marzo de 2019.

## **1.8 BENI**

Mediante nota CITE Oficio N° 0162/2019 de 1 de abril de 2019, el Cnl. DESP. Rubén Julio Cadima Medrano, Director Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial del Beni, adjunta Informe N° 006/2019 elaborado por el Pol. Jorge Machaca, Jefe de la División Estadísticas Tránsito, señalando que esa Dirección no tiene competencia para brindar la información solicitada, en cumplimiento a disposiciones superiores conforme Memorándum Circular Fax N° 001/2018 emitido por el DPTO. NACIONAL DE PLANEAMIENTO; por lo que se limitaron a informar que la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial viene realizando consecutivamente campañas de Seguridad Vial con capacitaciones al personal policial, a los diferentes sindicatos de transporte público y a la población sobre la prohibición del uso del celular, el cinturón de seguridad, el consumo de bebidas alcohólicas

en el interior del vehículo, la conducción en estado de ebriedad y todo lo referente a la Ley N° 259, la Ley N° 3988 Código Nacional de Tránsito y Leyes Conexas, también realizando los controles diarios en materia de tránsito.

Se cuenta con un promedio aproximado de entre 19 a 23 buses que salen y llegan diariamente a la terminal.

Respecto a la acreditación de operadores y conductores, se verificó de manera aleatoria a los siguientes operadores: Carrasco Tropical; Bolívar; Mopar; Bolivia. Ninguno de ellos contaba con su Tarjeta de Operación exhibida en un lugar visible. Tampoco contaban con una Lista de Conductores acreditados, y solo en el caso el operador Carrasco Tropical se contaba con una lista manual de los conductores, pero no se encontró ningún respaldo de que estos hayan estado acreditados.

Se verificaron los buses de los Operadores Trans Copacabana, Itabus, Bolívar y Trans Renacer, y se evidenció que los 4 buses no contaban con Tarjeta de Operaciones ni Certificado de Acreditación de sus conductores.

Los controles de tránsito para autorizar la salida de buses se focalizan en la Licencia de Conducir, Certificado de Acreditación del Conductor y/o del Conductor de Relevo, Tarjeta de Operación del vehículo, verificación de las condiciones del conductor y/o del equipo de conducción, Lista de Pasajeros y Hoja de Ruta; lo que no se controla es la designación del “Pasajero Seguro”.

En cuanto a los instrumentos de control como es el test de alcoholemia, se constató que en la oficina de Tránsito de la terminal, se cuenta con alcoholímetro digital. El personal policial afirmó que se realizan pruebas de alcoholemia al conductor y al relevo, aspecto que se pudo corroborar en la verificación a la oficina de Tránsito de la terminal.

En la verificación a la oficina de Tránsito de la terminal, se advirtió que no se designa al “Pasajero Seguro” previo a la autorización de salida del bus.

En la oficina de la ATT no se pudo constatar la existencia de formularios llenados por el “Pasajero Seguro”, esto debido a que en las dos oportunidades que se visitó dicha oficina se la encontró cerrada (01/04/2019 Hrs. 21:00 a 22:20 y 04/07/2019 Hrs. 08:30 a 9:15).

En las verificaciones realizadas a los buses de los operadores Trans Copacabana, Itabus, Bolívar y Trans Renacer, en ninguno de los 4 buses se designó al “Pasajero Seguro”.

Se aplicaron 100 encuestas a usuarios del servicio de transporte interdepartamental, de los cuales 59 respondieron que nunca fueron designados como “Pasajero Seguro” o evidenciaron el nombramiento.

Otro aspecto importante es la visibilidad de la cabina, habiéndose constatado al interior de los buses de los operadores Trans Copacabana, Itabus, Bolívar y Trans Renacer, que de los 4 buses, 3 no tenían la cabina visible para los pasajeros y solo en el bus de la Flota Bolívar la cabina era visible.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 100 personas preguntadas 73 respondieron que en los buses donde viajaron, la cabina no era visible. Por otra parte, 42 de las personas encuestadas alguna vez vieron que los asientos del bus eran usados para transportar carga o pasajeros en los pasillos, cabina o buzones.

En la verificación a la oficina de la ATT no se pudo evidenciar la existencia de formularios llenados de “Canalización de Reclamación Directa” y “Acta de Inspección” referidos a retrasos en el horario de salida de los buses, esto debido a que, como se mencionó, la oficina de la ATT se encontraba cerrada.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 100 personas encuestadas, 64 consideran que los buses no parten puntualmente. Por otro lado, 31 personas respondieron que los buses realizan paradas en lugares ajenos a la terminal para recoger pasajeros o carga y 69 respondieron que no.

En la verificación al interior de los buses de los operadores Trans Copacabana, Itabus, Bolívar y Trans Renacer, de los 4 buses, 2 contaban con algún dispositivo de control de velocidad. El bus de Itabus tenía alarma y el bus de Trans Copacabana un dispositivo que disminuye la velocidad automáticamente.

En las encuestas realizadas a usuarios, de un total de 100 personas, 83 respondieron que no advirtieron alarmas que avisen cuando el conductor excede la velocidad y 17 señalaron que sí.

Con respecto a los controles de relevos, en la verificación al interior de los buses de los operadores Trans Copacabana, Itabus, Bolívar y Trans Renacer, se evidenció la presencia física del relevo en todos los buses, pero no así la presencia del ayudante.

Respecto a la información a la población y las vías para denunciar, en la verificación realizada a la oficina de la ATT en la terminal de buses se constató que el número de la línea gratuita 800-10-6000 se encuentra impreso y visible en letrero de ingreso de oficina de la ATT. Sin embargo, se evidenció que no existen carteles con información referente a las infracciones cometidas por los operadores y las sanciones que correspondan.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 100 personas encuestadas, 87 no conocen la línea gratuita para denunciar.

En cuanto al procesamiento de denuncias por infracciones en la prestación del servicio de transporte, en las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 100 personas encuestadas, 19 realizaron alguna vez una queja a la ATT y 9 recibieron una respuesta.

## 1.9 PANDO

La Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando<sup>33</sup>, informó que durante el 2018 se suscitó solo un accidente de tránsito en la carretera interdepartamental, protagonizado por la empresa Pras Pando, accidente ocasionado por el mal estado de la carretera y falta de precaución por parte del conductor. No se reportaron daños personales pero sí daños materiales de consideración.

El Organismo Operativo de Tránsito realiza periódicamente operativos de control durante las salidas de buses en la terminal de buses Cobija. En promedio se registra la llegada de 3 a 4 buses diariamente.

Respecto a la acreditación de operadores y conductores, se verificó de manera aleatoria a los operadores: Flota Yungeña; Flota Trans Pando; Flota Unificado; Flota Vaca Diez. Ninguno de los operadores contaba con su Tarjeta de Operación en un lugar visible. Tampoco contaban con Lista de Conductores y mucho menos que estos estén acreditados.

Se verificaron los buses de los operadores Yungeña, Trans Pando, Unificado y Vaca Diez y los 4 buses contaban con Tarjeta de Operación sin embargo, ninguno de los conductores contaba con Certificado de Acreditación.

Los controles de tránsito para autorizar la salida de buses se focalizan en la Licencia de Conducir, Tarjeta de Operación del vehículo, verificación de las condiciones del Conductor y/o del equipo de conducción, Lista de Pasajeros; lo que no se controla es la designación del “Pasajero Seguro”, el Certificado de Acreditación del conductor y/o del conductor de relevo y el Formulario de Control de Rutas.

---

<sup>33</sup> Toda referencia a información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando en el presente informe, ha sido extraída de información entregada por esa instancia a la Defensoría del Pueblo mediante Cite: Oficio N° 178/2019 de 25 de marzo de 2019, firmado por el Cnl. DEP. José Enrique Terán Romero, Director Departamental de Tránsito Transporte y Seguridad Vial de Pando.

En cuanto a los instrumentos de control como es el test de alcoholemia, se constató que en la oficina de Tránsito de la terminal no se cuenta con el alcoholímetro portátil por ello no realizan pruebas de alcoholemia. Según información de la Dirección Departamental de Tránsito de Pando, se presentó informes con requerimientos en varias oportunidades que a la fecha no fueron atendidos.

Por otra parte la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando, informó que se elige al “Pasajero Seguro”; sin embargo, en la verificación a la oficina de Tránsito de la terminal, se advirtió que no se realiza ninguna designación.

No se cuenta con una oficina de la ATT en la terminal de buses.

En las verificaciones realizadas a los buses de los Operadores Yungeña, Trans Pando, Unificado y Vaca Diez, en ninguno de los 4 buses se designó al “Pasajero Seguro”.

Se aplicaron 100 encuestas a usuarios del servicio de transporte interdepartamental, de los cuales 98 personas respondieron que nunca fueron designadas como “Pasajero Seguro” o evidenciaron el nombramiento y 2 señalaron que sí.

Otro aspecto importante es la visibilidad de la cabina, habiéndose constatado al interior de los buses de los operadores Yungeña, Trans Pando, Unificado y Vaca Diez, que en ninguno la cabina era visible a los pasajeros.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 100 personas encuestadas, 72 respondieron que en los buses donde viajaron la cabina no era visible, mientras que 28 señalaron que sí. Por otra parte, 94 de las personas encuestadas alguna vez vieron que los asientos del bus eran usados para transportar carga o pasajeros en los pasillos, cabina o buzones.

En la verificación a la oficina de la ATT se evidenció que no cuenta con ningún formulario llenado de “Canalización de Reclamación Directa” y “Acta de Inspección”, referido a retrasos en el horario de salida de los buses.

En las encuestas realizadas de un total de 100 personas, todos señalaron que los buses no parten puntualmente. Por otro lado, 83 respondieron que los buses realizan paradas en lugares ajenos a la terminal para recoger pasajeros o carga.

En la verificación al interior de los buses de los operadores Yungeña, Trans Pando, Unificado y Vaca Diez, se constató que ninguno cuenta con sistemas de control de velocidad (alarmas u otro dispositivo).

Y en las encuestas realizadas, de un total de 100 personas, todos respondieron que no advirtieron alarmas que avisen cuando el conductor excede la velocidad.

Respecto al control de relevos, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando, en cada salida de buses, se procede al control de los conductores titular y relevo quienes se presentan portando la Licencia de Conducir categoría “C” y se controla que no hubieran ingerido ningún tipo de bebidas alcohólicas o que estén bajo efectos de haber consumido sustancias controladas.

En la verificación al interior de los buses de los operadores Yungeña, Trans Pando, Unificado y Vaca Diez, en los 4 buses se evidenció la presencia física del relevo y del ayudante.

Respecto a la información a la población y las vías para denunciar, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando, informó que se desconoce si se ha implementado una línea gratuita para recibir denuncias de los usuarios de servicio de transporte automotor público terrestre de pasajeros.



En la verificación realizada en la terminal de buses se constató que no existe ningún tipo de cartel informativo de la ATT referente a las infracciones cometidas por los operadores y sanciones que corresponda. Tampoco existe ningún número de línea gratuita para que el usuario pueda realizar sus reclamos dentro de la terminal.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 100 personas encuestadas, todas respondieron que no conocen la línea gratuita para denunciar.

En cuanto al procesamiento de denuncias por infracciones en la prestación del servicio de Transporte, según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando, durante la gestión 2018 se han remitido a la ATT mediante conducto regular informes por irregularidades e infracciones en la prestación de servicios de transporte de automotor público terrestre de pasajeros.

En las encuestas realizadas a usuarios del transporte público interdepartamental, de un total de 100 personas encuestadas, ninguna persona realizó una queja a la ATT.

Entre otros aspectos referidos a Seguridad Vial, la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Pando informó lo siguiente:

- No cuenta con el Sistema de Control Electrónico Policial de Conductores y Ómnibus (SICEPOLCOM).

## II. ANÁLISIS

El análisis se centra en verificar y establecer el cumplimiento de la normativa referida a los mecanismos de control y fiscalización en el sector de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental y su incidencia en la protección de los derechos fundamentales de los usuarios.

Como resultado de la intervención defensorial se han determinado las siguientes temáticas de análisis:

### 1. INSEGURIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE PASAJEROS

La normativa nacional ha establecido diferentes mecanismos de control con el fin de disminuir los factores de riesgo de accidentes de tránsito, entre ellos se tiene la autorización para la prestación del servicio y la emisión de la Tarjeta de Operación.

El Artículo 3 del Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010, define a un Operador como la persona individual o colectiva, pública o privada, nacional o extranjera a la cual el Viceministerio de Transportes, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, ha otorgado la autorización (Tarjeta de Operación) para la prestación del servicio de transporte automotor público terrestre de pasajeros interprovincial, interdepartamental e internacional; asimismo, define a la Tarjeta de Operación como el instrumento a través del cual el Viceministerio de Transportes, previo el cumplimiento de determinados requisitos, habilita a operadores y vehículos para la prestación del servicio de transporte automotor público terrestre de pasajeros.

Por su parte la Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda define en su Artículo 3 al Operador como la persona individual o colectiva pública o privada nacional o extranjera a quien se le ha otorgado una autorización para la prestación del servicio público de transporte automotor terrestre o

de terminal terrestre; asimismo, en el párrafo II de su Artículo 5 señala que todo vehículo de transporte de pasajeros deberá contar con la Tarjeta de Operación vigente y la Autorización para la habilitación del servicio público de transporte automotor terrestre interdepartamental e internacional; y el inciso a) del Artículo 60 dispone la prohibición para los operadores, de prestar el servicio de transporte terrestre de pasajeros sin contar con la respectiva Tarjeta de Operación y la debida Autorización de habilitación para la prestación de los servicios.

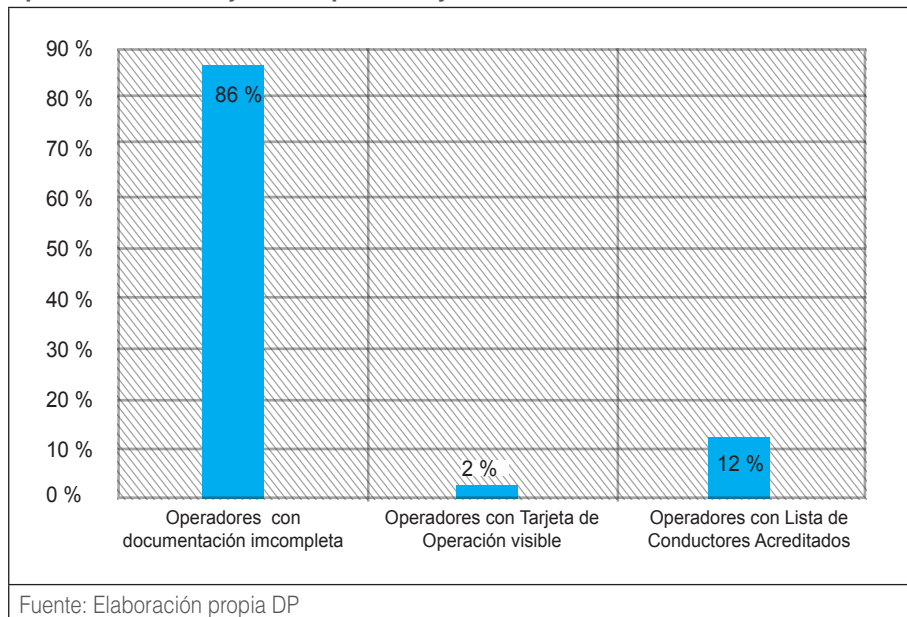
El Artículo 4 de la misma Resolución Ministerial establece que toda persona natural o jurídica interesada en prestar el servicio público de transporte automotor terrestre de pasajeros, deberá acudir ante la Autoridad Regulatoria (en este caso ante la ATT) para la obtención de Autorización para la habilitación del servicio público, una vez obtenida la Tarjeta de Operación y cumplidos los requisitos establecidos por el Viceministerio de Transporte para su registro.

Por otra parte, la normativa establece también que todo vehículo debe cumplir con determinados requisitos antes de ser habilitado para la prestación del servicio de transporte automotor público terrestre de pasajeros.

En las verificaciones defensoriales se constató que la mayoría de los operadores (empresas) no exhiben la Tarjeta de Operación, conforme lo prevé el Artículo 48 de la Resolución Ministerial N° 266, de las 42 empresas verificadas, el 98% que representa 41 no tienen en un lugar visible el documento que demuestre que el operador esta registrado y habilitado para el servicio, manifestando que cuentan con los permisos respectivos.

## Gráfico N° 1

### Operadores con Tarjeta de Operación y Lista de Conductores Acreditados

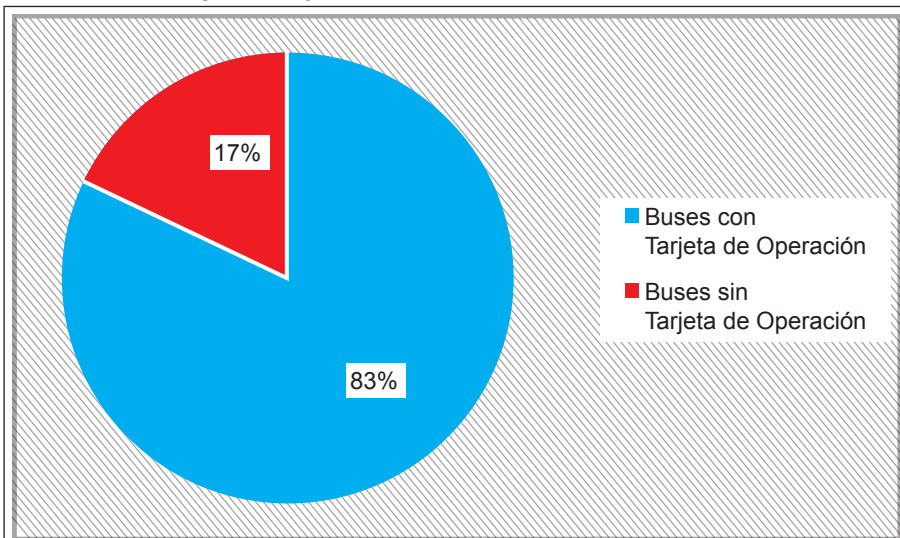


De los 42 operadores verificados, 36 (86%) no cuentan con la documentación completa, relativa a la Tarjeta de Operación y la Lista de Conductores, solamente un operador que representa el 2% exhibe en un lugar visible su Tarjeta de Operación, y 5 (12%) cuenta con una Lista de Conductores acreditados por el Viceministerio de Transportes.

Por otra parte, de los 46 buses verificados a nivel nacional, 8 que representan el 17% prestan sus servicios sin la correspondiente Tarjeta de Operación.

## Gráfico N° 2

### Buses con/sin Tarjeta de Operación



Fuente: Elaboración propia DP

Según el Manual de Procesos y Procedimientos de la Unidad de Servicios a Operadores - USO<sup>34</sup> el proceso de Registro de Operadores de Transporte Terrestre Interdepartamental y otorgación de Tarjetas de Operación concluye con la otorgación de dos tipos de documento: a) Una Resolución Administrativa de Registro de Operador (para el Operador); y b) Tarjetas de Operación (para los buses).

Los incisos c), l) y t) del Artículo 71 del Decreto Supremo N° 29894 de 7 de febrero de 2009 otorgan atribuciones al Viceministerio de Transportes de proponer políticas y normas, y aplicar los planes sectoriales de transporte terrestre (...); de registrar a los operadores de transporte terrestre (...) y otorgar a través de Resoluciones Administrativas, Tarjetas de Operaciones para el servicio.

<sup>34</sup> Manual de procesos y procedimientos de la Unidad de Servicios a Operadores – USO, p. 11. Accesible en: [https://sionet.oopp.gob.bo/Public/doc/Manual\\_USO.pdf](https://sionet.oopp.gob.bo/Public/doc/Manual_USO.pdf)

Los requisitos que solicita el Viceministerio de Transportes para otorgar Tarjetas de Operación son<sup>35</sup>:

- 1) Carta de solicitud dirigida a la Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre (DGTTF), firmada por el Representante Legal, indicando si es para transporte de carga o de pasajeros.
- 2) Fotocopia simple y legible del Certificado de Registro de Propiedad – Vehículo Automotor (CRPVA) emitido por el Registro Único para la Administración Tributario Municipal (RUAT).
- 3) Fotocopia simple, legible y vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).
- 4) Fotocopia del Certificado de Inscripción del Número de Identificación Tributaria (NIT).
- 5) Fotocopia simple del NIT.

Los requisitos señalados para la obtención de la autorización del operador y la entrega de las Tarjetas de Operación, si bien no hacen a la seguridad en cuanto a la condición técnica de los buses puesto que son requisitos formales, como el NIT que es solicitado para cualquier tipo de negocio, o el SOAT requerido a todo el parque automotor a nivel nacional, entre otros; su importancia radica en contar con un registro que permite la identificación de los operadores y buses evitando que cualquier empresa preste este servicio de manera ilegal y sin ningún control.

De acuerdo al párrafo II del Artículo 12 del Decreto Supremo N° 420 la ATT, en el marco de sus atribuciones y durante sus inspecciones ordinarias y extraordinarias, efectuará controles respecto a la prestación del servicio y en caso de detectar contravenciones a la norma, aplicará el procedimiento sancionador vigente; lo cual condice con la respuesta emitida por la ATT mediante Nota ATT-DTRSP-N LP 487/2019 en la que informan *“Esta Autoridad realiza inspecciones ordinarias de control de forma diaria y aleatoria a través de personas de las oficinas ATT de las Terminales de Buses, donde se verifica*

---

<sup>35</sup> Viceministerio de Transportes. Requisitos para trámites en la Unidad de Servicios a Operadores (USO). Accesible en: <https://sionet.oopp.gob.bo/Public/frRequisitos.htm>

*Tarjetas de Operación (Acreditación del Operador), cobros en exceso, venta de pasajes, incumplimiento de horarios, incumplimiento del régimen de estándares de calidad, prestación ilegal, descuentos, etc. Asimismo se realiza inspecciones extraordinarias en temporadas altas donde se identifica mayor afluencia de pasajeros (Carnaval, Vacaciones, Vacaciones Finales, Navidad, fin de Año, entre otros)”; sin embargo, contrariamente como resultado de la verificación se constató la ausencia de personal de las oficinas de la ATT realizando estos operativos en las terminales de buses y en consecuencia la falta de control de este requisito, lo que hace cuestionable el alcance y la efectividad de las inspecciones diarias y aleatorias puesto que existen buses que prestan servicios sin esta exigencia.*

Asimismo, el párrafo II del Artículo 4 del Decreto Supremo N° 659 establece que el Organismo Operativo de Tránsito a través de sus unidades, con carácter previo a la salida del bus procede a verificar, entre otros requisitos, la Tarjeta de Operación. Conforme la respuesta del Director Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, mediante CITE: D.N.T.T.S.V./OFICIO N° 0256/2019 de fecha 25 de abril de 2019, refiere que en las terminales se realizan los operativos de control tanto a las salidas y llegadas de los buses verificando la vigencia de las Tarjetas de Operaciones, entre otros requisitos, de igual manera, las Direcciones Departamentales de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial informaron que las inspecciones de control también se realizan; sin embargo, estos controles se tornan insuficientes puesto que no logran cubrir con la totalidad de los buses.

El Artículo 5 de la Resolución Ministerial N° 266 establece que la habilitación de la prestación del servicio se otorgará previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa específica a ser implementada por la Autoridad Regulatoria (ATT), sin embargo, la ATT no ha emitido los requisitos señalados, por lo que en la actualidad no está otorgando la habilitación correspondiente, lo cual implica que en tanto no exista una normativa los operadores del transporte público terrestre no se sujetan a requisitos que hacen a la mejora de las condiciones en las que se presta el servicio. La norma le otorga a la ATT 180 días calendario a partir de la publicación del

Reglamento Regulatorio de la Modalidad de Transporte Terrestre de fecha 14 de agosto de 2017; pese a esta previsión y habiendo transcurrido un año y 10 meses, no se han establecido los requisitos para la habilitación, situación que se traduce en la imposibilidad de supervisar aspectos que hacen a la otorgación de un servicio más seguro y que finalmente perjudica a los usuarios, siendo responsabilidad del Estado a través de la ATT responder oportunamente a lo señalado. Este vacío normativo, resta la posibilidad de control y restringe un mecanismo importante de vigilancia a los operadores del servicio de transporte terrestre.

El Plan de Seguridad Vial 2014-2018 ya consideró como un desafío implementar mecanismos para el cumplimiento de las leyes vigentes sobre seguridad vial por parte de la población en general. Uno de los ejes del Plan estaba relacionado a fortalecer y mejorar la intervención en seguridad vial a través de la aplicación rigurosa de la legislación, normativa e instrumentos técnicos adecuados a estándares internacionales para viabilizar y optimizar los planes, programas, proyectos y políticas y reducir los accidentes de tránsito y sus factores de riesgo.

Por lo expuesto, la intervención defensorial no ha evidenciado la existencia de las Tarjetas de Operación de casi la totalidad de las empresas, develando el incumplimiento de la obligación de exhibirlas, conforme lo prevé el Artículo 48 de la Resolución Ministerial N° 266; y en el caso de las Tarjetas de Operación de los buses, la mayoría contaba con el documento, excepto 8 buses que estaban operando sin cumplir este requisito.

Los controles para verificar la vigencia de las Tarjetas de Operación, se muestran débiles y poco eficaces debido a las limitaciones operativas del Organismo Operativo de Tránsito, como ser la falta de personal y la gran cantidad de buses, por ejemplo en Santa Cruz salen y llegan como 175 flotas aproximadamente, en La Paz en promedio 220 flotas por día, en Oruro de 200 a 250, en Cochabamba los días viernes y domingos salen como 250 a 300 buses dependiendo la temporada.



En conclusión, existe un incumplimiento de la normativa, así como la falta de exigencia a los operadores de parte de las instancias establecidas por Ley a sujetarse a requisitos básicos, sumado a esto la incapacidad de ejercer un control total de los buses, situación que pone en riesgo la seguridad de los pasajeros; por lo que amerita analizar la eficacia de este mecanismo de control “inspecciones”, para reforzarlos a través de operativos de mayor alcance y en coordinación con las instancias involucradas en la temática.

La norma ha sido elaborada para cumplirla y con mayor razón de parte de las instancias del Estado, al no ejercer acción para hacerla cumplir se está desprotegiendo a los usuarios al punto de poner en riesgo muchas vidas y permitiendo que un servicio sea prestado sin los controles que el Estado como garante del acceso a un sistema de transporte integral, eficiente y eficaz, establece mediante normas; incumpliendo además, la previsión normativa establecida en el parágrafo I del Artículo 76 de la Constitución Política del Estado.

## **2. INSUFICIENTES MECANISMOS DE CONTROL Y SUPERVISIÓN**

Tanto la ATT como el Organismo Operativo de Tránsito tienen un rol fundamental en la aplicación de los mecanismos de control y supervisión del Transporte Público de Pasajeros Interdepartamental. Si bien es el Organismo Operativo de Tránsito el que tiene una mayor cobertura y personal que le permite realizar un control tanto en terminales como en trancas, la ATT dispone de personal en las terminales lo que también le permite realizar operativos de control.

La ATT tiene una atribución general para controlar la prestación del servicio, pudiendo para ello realizar inspecciones ordinarias y extraordinarias, tal cual lo dispone el citado parágrafo II del Artículo 12 del Decreto Supremo N° 420. Adicionalmente la normativa señala atribuciones específicas de la ATT para controlar la acreditación de conductores (Artículo 3 del Decreto Supremo N° 420; y parágrafo III del Artículo 4 del Decreto Supremo N°

659), “Pasajero Seguro” (parágrafos I y V del Artículo 9 del Decreto Supremo N° 659); aprobación del plan de mantenimiento del parque automotor de los Operadores (parágrafo II del Artículo 8 del Decreto Supremo N° 659); visibilidad de la cabina (Artículo 14 del Decreto Supremo N° 659); establecer mediante reglamentación sanciones a infracciones a la prestación del servicio (Parágrafo II del Artículo 19 del Decreto Supremo N° 420) control al consumo de bebidas alcohólicas por parte de conductores (Artículo 19 del Decreto Supremo N° 420 y 24 del Decreto Supremo N° 659); inicio de procesos administrativos sancionatorios y aplicación de medidas correctivas (Incisos i) y h) del Artículo 17 del Decreto Supremo N° 071 de 9 de abril de 2009, Artículo 13 del Decreto Supremo N° 420, parágrafo III del Artículo 4 y parágrafo I del Artículo 24 del Decreto Supremo N° 659).

Por su parte el Organismo Operativo de Tránsito tiene un alcance mayor en términos operativos, puesto que dirige, controla y regula la locomoción en todo el territorio del Estado (Artículo 173 Código de Tránsito); es responsable de verificar que se cumplan con los requisitos para autorizar la salida de un bus (Artículo 7 del Decreto Supremo N° 659); control de relevos en trancas (Artículo 4 del Decreto Supremo N° 420 y Artículo 6 del Decreto Supremo N° 659); designación del “Pasajero Seguro” (Artículo 7 del Decreto Supremo N° 420, parágrafo II del Artículo 9 del Decreto Supremo N° 659); control del consumo de alcohol por parte de conductores (Artículo 19 del Decreto Supremo N° 420, Artículo 7 y del 16 al 23 y Artículo 34 del Decreto Supremo N° 659); verificar que el Conductor porte el Certificado de Acreditación, la Licencia de Conducir y la Tarjeta de Operación (Artículo 4, 7 y 31 del Decreto Supremo N° 659); estado técnico de funcionamiento del vehículo (Artículo 30 del Decreto Supremo N° 659); remisión de informes a la ATT para el inicio de acciones (Artículo 13 del Decreto Supremo N° 420/659 Artículos 17, parágrafo III del Artículo 18 del Decreto Supremo N° 659).

Para garantizar que lo dispuesto por la normativa con relación a los puntos citados se cumpla, las instancias del Estado tienen obligaciones legales las cuales deben necesariamente ser coordinadas. Las atribuciones de estas instancias cubren un amplio margen de acción, sin embargo, la intervención

defensorial abordó solo los aspectos referidos a: 1) autorización para la habilitación del servicio público de transporte interdepartamental; 2) otorgación de Tarjeta de Operación a buses; 3) Certificado de Acreditación de conductores; 4) designación de “Pasajero Seguro”; 5) exceso de velocidad; 6) consumo de alcohol; 7) relevos y descanso de conductores; 8) cumplimiento de horarios de salida; y 9) mecanismos de denuncia.

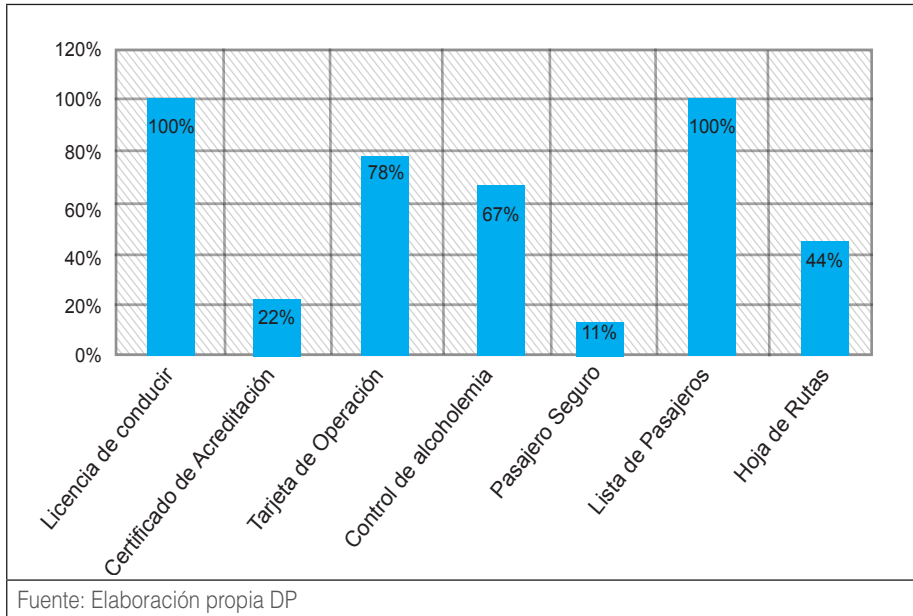
Respecto al trabajo de control del Organismo Operativo de Tránsito, el Artículo 7 del Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010 dispone que antes de autorizar la salida de un bus debe controlar lo siguiente:

1. Licencia de Conducir;
2. Certificado de Acreditación del conductor y/o del conductor de relevo;
3. Tarjeta de Operación del Vehículo (vigente);
4. Verificación de las condiciones del conductor y/o del equipo de conducción. Los miembros del equipo de conducción se encuentran obligados a pasar el control de alcoholemia, cuando el personal policial lo considere necesario;
5. Designación del Pasajero Seguro;
6. Lista de Pasajeros;
7. Formulario de Control de Rutas.

En las verificaciones defensoriales realizadas a las oficinas de Tránsito en las terminales, se constató que en los 9 departamentos el Organismo Operativo de Tránsito realiza al 100% el control a Licencias de Conducir y Lista de Pasajeros antes de autorizar la salida de cada bus. Sin embargo, el control se hace menos riguroso para los demás requisitos que deben ser controlados según lo dispuesto por el Artículo 7 del Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010. El control se ha limitado a verificar el cumplimiento de los requisitos básicos, como ser la licencia de conducir y la lista de pasajeros, dejando a un lado aspectos fundamentales que hacen a la seguridad de los pasajeros como el Certificado de Acreditación de conductores y la Tarjeta de Operación, controlando documentos que la mayoría de las empresas tienen, conforme lo señala el siguiente gráfico:

### Gráfico N° 3

#### Control de Tránsito de los requisitos para autorizar la salida de un bus



El gráfico demuestra el bajo control del Organismo Operativo de Tránsito en lo referido al Certificado de Acreditación de los conductores y a la designación de “Pasajero Seguro”, la Policía prácticamente no controla estos aspectos. Con relación al “Pasajero Seguro”, ni en la terminal ni en las trancas se realiza este control, existiendo incumpliendo a lo dispuesto por el Artículo 31 del Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010 que señala que el control de la documentación debe también ser revisada por la Policía Caminera en el primer punto de control de ruta y/o en la carretera.

Entre las observaciones más sobresalientes, se tiene que en La Paz y Oruro se evidenció que no cuentan con formularios de “Pasajero Seguro” ni vacíos ni llenos; en Cochabamba, reconocen que los buses se ven en la necesidad de salir de otros lugares que no sea la terminal, debido a que la obtención de la Tarjeta de Operación es un proceso burocrático, existe mucha

demora en el trámite en la ciudad de La Paz; en Santa Cruz no controlan ni exigen el certificado de acreditación de los conductores; en Chuquisaca el suboficial señaló que realizan control de toda la documentación previa salida de los buses, sin embargo, en la verificación se advirtió que no controlan ningún documento y menos la designación del “Pasajero Seguro”, evidenciando la existencia de dos libros de registro manuales de llegada y salida; en Tarija no se realiza las pruebas de alcoholemia ya que los funcionarios policiales a sola vista determinan las condiciones de los conductores y ésta sólo se efectúa si presentan algún signo que haga dudar de su sobriedad y los formularios del “Pasajero Seguro” solo son entregados en caso de denuncias; en el Beni no existen formularios del “Pasajero Seguro” y en Pando no revisan el Certificado de Acreditación de los conductores ni designan al “Pasajero Seguro”.

En las verificaciones realizadas a las oficinas de la ATT en las terminales se evidenció la aplicación de formularios de “Canalización de Reclamación Directa” y “Acta de Inspección” sobre quejas referidas a pérdida de equipajes, encomiendas, venta y devolución de pasajes, y retrasos en los horarios. El personal de la ATT informó que lo que buscan es la satisfacción inmediata de los usuarios, por lo cual el primer paso es tratar de conciliar y resolver el problema suscitado. En caso de que no se llegue a un acuerdo se plantea la denuncia formal, la misma que es resuelta en 15 días.

Con respecto al incumplimiento de horario, estos son atendidos por denuncia del usuario o por las inspecciones realizadas por la ATT llenando un acta de inspección para el inicio de procesos administrativos sancionatorios. A pesar de ello, de los 1061 usuarios consultados el 69% considera que los buses no cumplen con los horarios de salida establecidos y adicionalmente realizan paradas fuera de la terminal para recoger pasajeros o carga. Este tipo de práctica causa demora en el viaje y aumenta el retraso ya generado por el incumplimiento de los horarios, lo cual a su vez ocasiona que los conductores tengan que “recuperar el tiempo perdido” recurriendo para ello a exceder la velocidad y a maniobras peligrosas como la invasión de carril para adelantar a otros vehículos.

Por otra parte, las Direcciones Departamentales de Tránsito, Transportes y Seguridad Vial mediante respuestas a requerimientos de informes referentes a los operativos de control señalaron en el caso de La Paz y Oruro que realizan planes operativos de control denominados Tukuy Rikhuy; en los demás departamentos de manera permanente y sorpresiva, realizan operativos todos los días antes de la salida de los buses; sin embargo, en Santa Cruz la respuesta del Jefe de Tránsito Terminal Bimodal a quién fue derivado el requerimiento de informe indica que esa información debe ser recabada del Departamento de Planeamiento y Operaciones de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, lo cual denota la falta de coordinación interna que no ha permitido dar una respuesta conforme lo hicieron las demás Direcciones Departamentales; de igual manera la Dirección Departamental del Beni a través del Jefe de la División Estadísticas de Tránsito señaló que esa Dirección no tiene la facultad de brindar información por disposiciones superiores en mérito al Memorándum Circular Fax N° 001/2018 emitido por el Departamento Nacional de Planeamiento.

Asimismo, respecto al Sistema de Control Electrónico Policial de Conductores y Ómnibuses (SICEPOLCOM) informaron que fue implementado en la Terminal de Santa Cruz, donde actualmente se encuentra en pleno funcionamiento en sus diversas fases, y recientemente en La Paz, donde se estaría almacenando los datos de los conductores.

Con respecto al Programa de Control para la supervisión de vehículos durante el viaje, las Direcciones Departamentales de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz y Oruro, informaron que en fechas relevantes donde existe mayor afluencia de pasajeros y salidas de buses, el Organismo Operativo de Tránsito designa un funcionario policial que va a bordo del bus para realizar el control del mismo durante el viaje.

Las Direcciones Departamentales de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Potosí, Cochabamba, Chuquisaca, Tarija y Pando, informaron que no se realiza ese tipo de control debido a la falta de personal. En la terminal de buses Cobija, solo se cuenta con un efectivo policial que presta servicio de

24 horas con relevo. A pesar de la falta de personal, el Organismo Operativo de Tránsito en coordinación con otras unidades policiales dependientes del Comando Departamental de Pando como ser la FELCC, FELCV e INTERPOL, realizan operativos sorpresa donde el control es minucioso respecto al sistema de frenos, sistema de suspensión y sistema eléctrico; asimismo, el control de documentación a menores de edad y extranjeros, además de impartir charlas y recomendaciones a los pasajeros sobre educación vial, indicando que cualquier pasajero en caso de advertir exceso de velocidad o percibir que el conductor o sus colaboradores estuvieran consumiendo bebidas alcohólicas o sustancias prohibidas durante el viaje, tienen el deber de denunciar este hecho en la tranca más próxima.

La Dirección Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial mediante CITE: D.N.T.T.S.V./OFICIO N° 0256/2019 de fecha 25 de abril de 2019 informó que: “Se realiza periódicamente los Operativos de Control en las Terminales como ser: SEGURIDAD INTEGRAL EN TERMINALES Y CARRETERAS, TERMINAL SEGURA, SEMANA SANTA Y TUKUY RIKHUY, donde se realizan las tareas de control a los buses tanto a las salidas y llegadas con estrictas pruebas de alcohol test a los conductores titulares y de relevo, lista de pasajeros que presenta cada conductor y/o empresa, equipo de viaje como ser: botiquín, llanta de auxilio, triángulo, extintor y otros.”

Además, informó que en fechas relevantes (festivas, patronales, etc.) donde existe mayor afluencia de pasajeros y salidas de buses se designa un funcionario policial quien va a bordo del bus para el control y supervisión del viaje.

Pese a los controles y operativos realizados por el Organismo Operativo de Tránsito, los accidentes continúan, y se suman las muertes de pasajeros, lo cual nos hace pensar que se debería trabajar con mayor atención a partir de las causales más recurrentes de accidentes y focalizar esfuerzos en el perfil de los conductores.

Por lo señalado, se establece que los controles que realiza el Organismo Operativo de Tránsito no son suficientes, como se ha demostrado de las verificaciones realizadas, puesto que existen requisitos que no son exigidos por los funcionarios policiales, habiéndose convertido estos controles en rutinarios, debido no sólo a la insuficiente cantidad de efectivos policiales y el gran número de buses que salen e ingresan a las terminales, sino a la falta de mecanismos que permitan mejorar los controles en las terminales, utilizando por ejemplo, favorablemente la tecnología.

Las deficiencias en los controles y la falta de sanciones puede dar lugar a fortalecer una cultura de no respeto a la ley con una percepción de que el incumplimiento a la normativa no conllevará consecuencias para los operadores.

De lo expuesto, se establece que no todos los controles que la norma señala garantizan la seguridad del pasajero específicamente del transporte terrestre interdepartamental ni colaboran a disminuir los factores de riesgo; es así que, por ejemplo la Licencia de Conducir es un documento que habilita a toda persona para conducir vehículos terrestres y las categorías se establecen tomando en cuenta la edad y el tiempo de experiencia, aspectos generales para cualquier conductor; situación que debería ir de la mano con el requisito referente al Certificado de Acreditación específico para conductores del transporte automotor público terrestre de pasajeros que tiene por objeto garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo riesgo posible, aspecto indispensable que, sin embargo no cuenta con reglamentación que establezca los requisitos para su otorgación. Por otra parte, la Tarjeta de Operación tampoco garantiza la seguridad respecto a la condición técnica de los buses, puesto que los requisitos solicitados para su obtención son generales y no específicos al servicio; respecto al control de alcoholemia no existe la capacidad del Organismo Operativo de Tránsito para realizar la prueba a todos los conductores de buses, no todas las oficinas de Tránsito de las terminales cuentan con alcoholímetros y las que tienen son insuficientes, y para agravar la situación se toman las pruebas solo a conductores de quienes se sospecha



podrían encontrarse en estado de ebriedad. Otra forma de control, como es el “Pasajero Seguro” no se aplica por falta de formularios y de designación en las terminales de origen, el desconocimiento de parte de la población usuaria del servicio no ayuda a su implementación, haciendo ineficaz esta medida.

### **3. FALTA DE ACREDITACIÓN DE CONDUCTORES INCREMENTA LOS FACTORES DE RIESGO ATENTANDO EL DERECHO A LA VIDA E INTEGRIDAD DE LOS PASAJEROS**

El factor humano es fundamental para la seguridad vial y el diagnóstico realizado por el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2014-2018” ha identificado como las tres causas principales para los accidentes, precisamente fallas humanas.<sup>36</sup> En una declaración a la prensa realizada el 2 de marzo de 2019, el Viceministro de Seguridad Ciudadana, Wilfredo Chávez, ha momento de lanzar el Sistema de Control Electrónico Policial de Conductores y Ómnibus (SICEPOLCOM) lamentó que “el 85% de los accidentes de tránsito tienen que ver sobre todo con tres fallas humanas; ya sea imprudencia del conductor, exceso de velocidad o por conducir bajo efectos del alcohol”. En lo que va de este año (Enero a Marzo de 2019), 10 hechos de tránsito dejaron como resultado 138 heridos y 30 fallecidos. Las causas directas fueron cambio imprudente de carril, exceso de velocidad, preferencia de vía, conducción sin el descanso correspondiente y distracción.<sup>37</sup>

Prevenir fallas humanas pasa necesariamente por un proceso de seleccionar a personas idóneas para conducir de manera profesional. Este tema ha sido trabajado por otras legislaciones que también están buscando mejorar la seguridad vial en sus países. Un ejemplo reciente se dio el 13 de marzo de 2018 cuando el Parlamento Europeo votó por la adopción de normas

<sup>36</sup> “Plan Nacional de Seguridad Vial 2014 - 2018” aprobado mediante Decreto Supremo N° 2079 de 13 de agosto de 2014.

<sup>37</sup> Artículo de prensa digital. Lanza sistema de control electrónico policial para choferes y buses, 2 de marzo de 2019. Accesible en: <https://www.urgentebo.com/noticia/lanzan-sistema-de-control-electr%C3%B3nico-policial-para-choferes-y-buses>

para mejorar los requisitos de formación de los conductores profesionales. Se aprobó una propuesta de la Comisión Europea destinada a mejorar la seguridad vial mediante nuevas normas sobre la formación de los conductores profesionales. En concreto, se pretende entre otras cosas<sup>38</sup>:

- Modernizar la formación dando prioridad a la seguridad vial (a través de la protección de los usuarios vulnerables, la utilización de sistemas de asistencia al conductor, etc.).
- Precisar las normas sobre edades mínimas que se establecen, respectivamente, en la Directiva sobre los conductores profesionales y las normas de la Unión Europea sobre los permisos de conducción.

La normativa vigente en nuestro país ya tiene previsto que no cualquier persona pueda conducir un bus de transporte público interdepartamental. El parágrafo II del Artículo 3 del Decreto Supremo N° 420 de 3 de febrero de 2010 señala que los Operadores del Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros deberán obtener para cada uno de sus conductores, la acreditación del Viceministerio de Transportes, con la finalidad de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo riesgo posible, además de los requisitos establecidos en el Código de Tránsito. Por su parte el Artículo 3 de la Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda define al conductor titular como la persona natural, dependiente directo del operador, registrado y autorizado para conducir un vehículo del transporte público automotor interdepartamental o internacional.

Los párrafos III y V del Artículo 3 del Decreto Supremo N° 420 señalan que los operadores no podrán utilizar los servicios de los conductores no acreditados y que los conductores están obligados a portar la acreditación y la Tarjeta de Operación debiendo exhibirlas ante las autoridades que las soliciten; obligación que es ratificada por la Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 que en el inciso b) de su Artículo 48 establece

---

<sup>38</sup> Comisión Europea. Movilidad y Transportes. Accesible en: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/users/professional-drivers\\_es](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/professional-drivers_es)

como obligación del operador contratar a conductores que cuenten con el certificado de acreditación emitido por la autoridad competente, y en el inciso b) de su Artículo 64 obliga a los conductores a portar el Certificado de Acreditación de conductor y tarjeta de operación.

El Viceministerio de Transporte debe realizar la acreditación a los conductores del transporte público terrestre de pasajeros que cumplan los requisitos establecidos mediante Resoluciones Administrativas emitidas por el mismo Viceministerio, así lo dispone el párrafo I del Artículo 4 del Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010. A pesar de esta obligación legal, el Viceministerio de Transporte, mediante CITE: CAR/MOPSV/VMT/DGTTFL N° 0718/2019 de fecha 27 de mayo de 2019, informó que: *“El Viceministerio de Transporte solo acreditó a los conductores en las gestiones 2010 y 2011, de acuerdo a la Resolución Administrativa N° 14547 de fecha 4 de febrero de 2010, Decreto Supremo N° 0420 de fecha 3 de febrero de 2010 y el Decreto Supremo N° 0659 de fecha 6 de octubre de 2010”*. Con esta respuesta el Viceministerio de Transporte estaría deliberadamente incumpliendo normativa vigente y soslayando la finalidad de la acreditación de conductores establecida en el párrafo II del Artículo 3 del Decreto Supremo N° 420, que tiene por objeto garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo riesgo posible.

Por su parte, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT) mediante CITE: ATT-DTRSP-N LP 487/2019 de fecha 25 de marzo de 2019 informó que: *“En relación a los Certificados de Acreditación de los conductores, de acuerdo a lo indicado por el Viceministerio de Transportes (institución encargada de emitir las autorizaciones a los operadores de transporte terrestre), desde la promulgación de la Ley N° 165 General de Transporte ya no se emitieron estos certificados”*.

La Ley General de Transporte fue promulgada el 16 de agosto de 2011, sin embargo, no señala nada específico respecto a dejar sin efecto el Certificado de Acreditación de los conductores, y más bien en su Artículo

236 indica que la cualificación de los conductores de Transporte Automotor Público Terrestre, por parte de la autoridad competente, tiene la finalidad de garantizar la aptitud e idoneidad de los mismos para manejar vehículos destinados a tal fin y circular con el mínimo riesgo posible, disposición concordante con el parágrafo II del Artículo 3 del Decreto Supremo N° 420. Por otro lado, el 14 de agosto de 2017 el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda emitió la Resolución Ministerial N° 266, con el objeto de reglamentar los aspectos regulatorios del servicio de transporte en la modalidad terrestre de pasajeros en aplicación de la Ley N° 165 General de Transporte, resolución que mantiene la obligatoriedad del Certificado de Acreditación de los conductores.

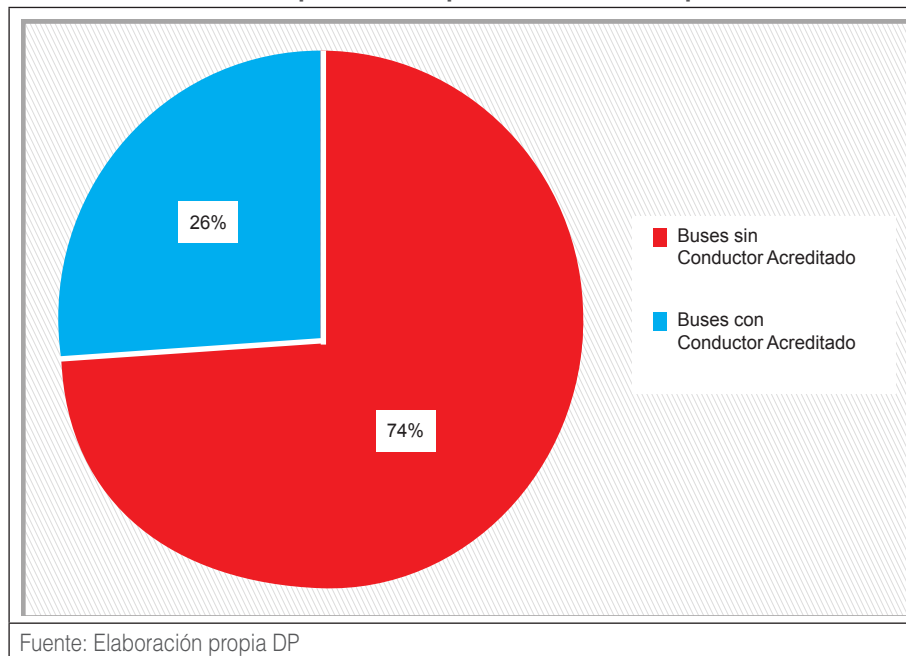
El parágrafo III del Artículo 4 del Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010 establece que la ATT deberá realizar inspecciones ordinarias y extraordinarias a efecto de verificar que los conductores porten el Certificado de Acreditación y que en caso de incumplimiento iniciará el procedimiento administrativo correspondiente.

En consulta a la ATT sobre la prestación de servicios de conductores no acreditados, respondió mediante CITE: ATT-DTRSP-N LP 487/2019 de fecha 25 de marzo de 2019 señalando “... *no es posible exigir este documento a los conductores siendo que a la fecha estos Certificados de Acreditación de los conductores ya no son emitidos por el Viceministerio de Transportes, sin embargo cabe señalar que el Organismo Operativo de Tránsito realiza el control de las licencias de conducir.*”, sin considerar el espíritu de lo establecido en el parágrafo II del Artículo 3 del Decreto Supremo N° 420 que busca garantizar la aptitud e idoneidad de los conductores, independientemente de los requisitos para la obtención de la Licencia de Conducir.

De los 46 buses verificados, 34 que representan 74% no cuentan con conductores acreditados.

## Gráfico N° 4

### Conductores Acreditados para el Transporte Público Interdepartamental



Solo el 26% (12 buses de 46 verificados) cuentan con conductores acreditados. Algunos conductores entrevistados desconocen la existencia de la referida acreditación.

La situación más preocupante fue registrada en el Beni donde ningún bus de los verificados contaba con conductores acreditados. En Oruro se verificaron cuatro buses de los cuales solo uno tenía conductor acreditado, en Sucre de los cuatro buses verificados, dos contaban con conductores acreditados.

Las verificaciones defensoriales constataron que los conductores de buses del Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental no cuentan con el respectivo Certificado de Acreditación,

consecuentemente no se garantiza su idoneidad para conducir con el menor riesgo posible. La situación se agrava debido a la práctica de algunas empresas de contratar conductores muy jóvenes y sin experiencia, que trabajan por menos dinero que un conductor experimentado, según afirmaciones de los propios conductores.

Ya se ha mencionado que los accidentes y hechos de tránsito más recurrentes son ocasionados por la imprudencia del conductor, el exceso de velocidad y la embriaguez. Uno de los últimos accidentes de tránsito se produjo en la carretera a los Yungas de La Paz, donde la prensa escrita informaba que: *“Según el reporte de la Patrulla Caminera, el embarrancamiento del bus de la empresa Turbus Toatí, que se registró el domingo por la noche en los Yungas, donde 25 personas perdieron la vida, se produjo por la “imprudencia” del chofer debido a que trató de adelantar a un tracto-camión sin tomar las precauciones suficientes, por lo que chocó con una camioneta y cayó 300 metros”*. La nota de prensa contiene una declaración de un funcionario policial que refleja su percepción sobre el trabajo diario de la División Accidentes de Tránsito de La Paz, y señala *“De mi experiencia como investigador he logrado determinar que en la mayoría de los casos el factor que más incide para que se produzca un accidente de tránsito es el elemento humano, que quiere decir la responsabilidad del conductor o del peatón (...) Si bien hay que tener una estadística oficial para respaldar el dato, de los casos cotidianos que se atienden en esta unidad, de cada 10, nueve son por responsabilidad del elemento humano”*.<sup>39</sup>

El elevado índice de hechos de tránsito ocurridos en carreteras protagonizados por operadores y conductores de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros, ha ocasionado pérdidas de vidas humanas, por lo que, con carácter prioritario se establece la necesidad de implementar mecanismos de control y fiscalización que permitan a toda la población boliviana el uso de un transporte terrestre en condiciones de seguridad.

---

<sup>39</sup> Nota de prensa de 24 de abril de 2019: Imprudencia del chofer causa 9 de cada 10 accidentes. Accesible en: <https://www.paginasiete.bo/seguridad/2019/4/24/imprudencia-del-chofer-causa-de-cada-10-accidentes-216022.html>

Sin lugar a dudas, la educación es un aspecto importante, porque de acuerdo a la educación que se imparta, ésta estará en relación con el nivel de conocimientos que manejen sus habitantes en un Estado. Si es de muy bajo nivel la educación que se imparte, el nivel de conocimiento y comportamiento, también será de muy bajo rendimiento. A esto se suma, el poco o nulo conocimiento de los choferes, peatones y pasajeros de las normas de tránsito, lo cual contribuye al caos. Por ello se debe analizar la formación de los conductores profesionales desde la obtención de la Licencia de Conducir y la capacitación continua.

Si volvemos a la legislación comparada vemos que en España el Real Decreto 1032/2007 de 20 de julio, regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros por carretera. Esta norma española señala: *“La formación obligatoria de los conductores se establece como algo diferente de la que actualmente existe para la obtención de los permisos de conducción a que se refiere la Directiva 91/439/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el permiso de conducción, incorporada al ordenamiento interno por el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo. La nueva formación difiere de esta última tanto en su estructura como en su contenido y destinatarios. Por una parte, se establece una cualificación inicial que debe obtenerse con independencia del permiso de conducción y, por otra, una formación continúa dirigida a mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigidos. Las materias sobre las que se exigen conocimientos afectan fundamentalmente a la actividad de transporte a que se dedican profesionalmente estos conductores.”*<sup>40</sup>

En Bolivia una formación adecuada de conductores profesionales es todavía un tema pendiente. El Artículo 26 de la Ley N° 145 de 27 de junio de 2011, Ley del Servicio General de Identificación Personal y del Servicio General de Licencias para Conducir establece la creación de la Escuela Pública de Conductores de Vehículos Terrestres en todo el territorio del

---

<sup>40</sup> Gobierno de España. Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-14726>

Estado Plurinacional, misma que no esta en funcionamiento. Sin embargo, el Reglamento Técnico Operativo de Licencias para Conducir Vehículos Terrestres del SEGIP-SEGELIC aprobado mediante Resolución Administrativa SEGIP/DGE/No. 745/2017 establece en su párrafo II, Artículo 2 que el SEGIP-SEGELIC puede autorizar el funcionamiento y acreditar Escuelas de Conducir para realizar la capacitación a los postulantes a licencias de conducir de vehículos terrestres, en conocimientos teóricos y habilidades prácticas.

El Artículo 10 del Reglamento Técnico Operativo de Licencias para Conducir Vehículos Terrestres del SEGIP-SEGELIC establece que las Licencias de Conducir de la categoría profesional, se sub-categorizan de acuerdo a una relación secuencial obligatoria, que implica su obtención ordenada desde la primera hasta la última, en ajuste a su vigencia conforme el siguiente cuadro:

SUB CATEGORIA	TIPO DE VEHÍCULO
Profesional "A"	Incluye vehículos de la Categoría "P". Vehículos de transporte público, como automóviles, vagonetas, camionetas, jeeps y minibuses con capacidad de hasta 10 (diez) pasajeros, incluyendo al conductor.
Profesional "B"	Incluye vehículos de las Categorías "P" y Profesional "A". Vehículos de transporte público, como minibuses, micros y otros, con capacidad de hasta 25 (veinticinco) pasajeros, incluyendo al conductor. Vehículos de transporte de carga, con capacidad de hasta 6 (seis) toneladas. Además incluye vehículos de transporte especial de pasajeros, en las modalidades: Escolar, turístico y de emergencia.
Profesional "C"	Incluye vehículos de las Categorías "P" y Profesional "A" y "B". Vehículos de transporte público como micros, colectivos, buses y otros con capacidad superior a 25 (veinticinco) pasajeros en los ámbitos provincial, departamental y nacional. Vehículos de transporte de carga, como camiones medianos, camiones de alto tonelaje, camiones con y sin acople, volquetas y cisternas, con capacidad superior a 6 (seis) toneladas. Vehículos de transporte público y de carga que presten servicios en el ámbito internacional. Además incluye vehículos de transporte especial de pasajeros, en las modalidades de: escolar, turístico, de emergencia y transporte colectivo de pasajeros, en los ámbitos provincial, departamental, nacional e internacional.



SUB CATEGORIA	TIPO DE VEHÍCULO
Profesional "C" indefinida	<p>Incluye vehículos de las Categorías "P" y Profesional "A" y "B".</p> <p>Vehículos de transporte público como micros, colectivos, buses y otros con capacidad superior a 25 (veinticinco) pasajeros en los ámbitos provincial, departamental y nacional. Vehículos de transporte de carga, como camiones medianos, camiones de alto tonelaje, camiones con y sin acople, volquetas y cisternas, con capacidad superior a 6 (seis) toneladas. Vehículos de transporte público y de carga que presten servicios en el ámbito internacional.</p> <p>Además incluye vehículos de transporte especial de pasajeros, en las modalidades de: Escolar, turístico, de emergencia y transporte colectivo de pasajeros, en los ámbitos provincial, departamental, nacional e internacional.</p> <p>Esta sub categoría puede ser solicitada por el usuario cuando renueve tres veces consecutivas en la categoría "C".</p>

Todas las categorías tienen un período de vigencia de 5 años, y en el caso de la indefinida, los conductores menores de 60 años deben realizarse evaluaciones médicas cada 5 años y los mayores a 60 cada 3 años.

Una Licencia de Conducir categoría profesional se puede obtener a través de una Escuela de Conducir Profesional o a través de una postulación de la Categoría "P" siempre que cumpla con los siguientes requisitos, conforme lo dispone el inciso c) del Artículo 13 del Reglamento Técnico Operativo de Licencias para Conducir Vehículos Terrestres del SEGIP-SEGELIC:

- Ser mayor de 21 años
- Contar con Licencia de Conducir Categoría "P" vigente
- Certificado de aprobación del Exámen de Habilidades de Conducción otorgado por Escuelas de Conducción Acreditadas o por el SEGIP-SEGELIC.
- Certificado Médico (Tipo sanguíneo, Evaluación Física, Visual, Auditiva, otorgado por instituciones de salud acreditadas por el SEGIP-SEGELIC.
- Certificados de Antecedentes de Tránsito.
- Constancia de depósito bancario por el costo del servicio prestado por el SEGIP-SEGELIC.

Como se vió, la Licencia de Conducir categoría profesional “C” es la que habilita para el servicio público de transporte de pasajeros interdepartamental y una persona que quiera conducir en este servicio, debe haber pasado por las pruebas y cumplido los requisitos expuestos precedentemente.

El Reglamento Técnico Operativo de Licencias para Conducir Vehículos Terrestres del SEGIP-SEGILEC se basa fundamentalmente en una relación secuencial obligatoria que ordena la obtención de licencias por categorías, relacionando la edad del conductor con el tiempo de experiencia en conducción de 5 años de categoría a categoría. Esta secuencia se rompe cuando la norma permite que un conductor de Categoría “A” con 21 años de edad pueda acceder directamente a una Categoría “C” a los 23 años de edad, puesto que de acuerdo al inciso b) del Artículo 13 del Reglamento Técnico Operativo de Licencias para Conducir Vehículos Terrestres del SEGIP-SEGILEC los “aspirantes” que tuvieran vigente la Categoría “A” por más de dos años, pueden postular directamente a la Categoría “C”, según sus capacidades de conducción, lo que demuestra que la experiencia esta sujeta a la edad y al tiempo de permanencia en una categoría (5 años). Al romper la norma con este principio de secuencia obligatoria pone en riesgo la seguridad de pasajeros porque acorta 8 años de experiencia en carretera de los conductores profesionales.

Respecto a la capacitación y formación continua posterior a la obtención de la Licencia de Conducir, el Organismo Operativo de Tránsito ha realizado algunos esfuerzos, que sin embargo, no estaban destinados específicamente a la formación continua de conductores profesionales, sino se trataron de talleres de capacitación más generales destinados a un público variado.

La Dirección Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial mediante CITE: D.N.T.T.S.V./OFICIO N° 0256/2019 de fecha 25 de abril de 2019 proporcionó solo información de La Paz y señaló que: *“En la presente gestión se realizó el taller de capacitación en materia de seguridad vial a conductores y boleteros de las diferentes empresas de transporte terrestre interprovincial,*

*interdepartamental e internacional que operan en la terminal de buses de La Paz, en coordinación con el personal de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte (ATT)."* También informó que se realizan campañas de sensibilización en temas de seguridad vial a los conductores y usuarios de los diferentes operadores.

Las Direcciones Departamentales de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz, Potosí, Chuquisaca, Tarija, Santa Cruz, informaron que realizan talleres de capacitación en materia de seguridad vial y prevención de accidentes al equipo de conducción y boleteros de las diferentes empresas de transporte terrestre interprovincial, interdepartamental e internacional, en coordinación con el personal de la ATT. Además, en La Paz se han realizado campañas de sensibilización en temas de seguridad vial a los conductores y usuarios de los diferentes operadores.

Las Direcciones Departamentales de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Oruro, Cochabamba, y Pando, informaron que no realizaron actividades de capacitación para operadores y conductores, ni tampoco campañas de información y sensibilización para los usuarios.

La ATT mediante CITE: ATT-DTRSP-N LP 487/2019 de fecha 25 de marzo de 2019 informó que en fechas 27 y 28 de junio de 2018, se realizaron en las Terminales de Buses de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz talleres de capacitación dirigido a los operadores de transporte, con la participación del Organismo Operativo de Tránsito, donde se capacitó al personal de los operadores sobre la normativa sectorial vigente.

Por lo señalado, la aptitud e idoneidad de los conductores es un tema fundamental que debe ser abordado de manera urgente debido a las alarmantes estadísticas de los accidentes ocasionados por el factor humano. Este dato debería permitir bajar el porcentaje de accidentes de tránsito si se asumen medidas para garantizar la aptitud e idoneidad de los conductores. En ese sentido el procedimiento de acreditación a los conductores, en primer lugar, tiene que cumplirse, es decir que el Viceministerio de Transportes debe

acreditar a los conductores del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Interdepartamental; segundo, este proceso debe ser muy cuidadoso en cuanto a los requisitos que se solicite y no solo limitarse a un mero paso burocrático, sino que los requisitos deben considerar una cualificación adicional posterior a la obtención de la licencia que garanticen la idoneidad del conductor para este tipo de servicio y en tercer lugar, se debe proceder a las sanciones correspondientes a todos los operadores y conductores que no cuenten con esta acreditación, para lo cual se deberá realizar inspecciones permanentes.

La consecuencia de la falta de cumplimiento a estas disposiciones hace que los accidentes se sigan produciendo, vulnerando así el derecho a la vida e integridad reconocidas por la Constitución Política del Estado y la normativa internacional. Es así que, con mucha razón señalaba el Director General de la OMS, el Doctor Tedros Adhanom Ghebreyesus, refiriéndose a las muertes por accidentes de tránsito a nivel mundial: *“Estas muertes son un precio inaceptable para pagar por movilidad”, y Michael R. Bloomberg, fundador y CEO de Bloomberg Philanthropies y Embajador Global de la OMS para Enfermedades no transmisibles y lesiones, manifestaba: “La seguridad vial es un problema que no recibe la atención que merece, y realmente es una de nuestras grandes oportunidades para salvar vidas en todo el mundo”.*

#### **4. INSUFICIENTES MEDIDAS PARA REDUCIR LOS FACTORES DE RIESGO**

El “Plan Nacional de Seguridad Vial 2014-2018” aprobado mediante Decreto Supremo N° 2079 de 13 de agosto de 2014 identificó tres causas principales de los accidentes de tránsito: Primer lugar la imprudencia del conductor, segundo el exceso de velocidad y tercero el estado de embriaguez. Estas tres causas tienen que ver con fallas humanas.

##### **a) EXCESO DE VELOCIDAD**

El pasado 11 de abril de 2019 en la carretera Panamericana Oruro - Potosí, un bus sufrió un vuelco de costado debido al exceso de velocidad.

Este accidente dejó a 29 personas con severas lesiones y 7 fallecidas, entre ellos un niño menor a 1 año.<sup>41</sup>

El exceso de velocidad, bien sea por velocidad excesiva (conducir por encima del límite de velocidad establecido) o por velocidad inapropiada (conducir demasiado rápido de acuerdo con las condiciones de la vía, pero dentro de los límites), está considerado casi de forma unánime como el mayor factor de riesgo de los siniestros viales. Por este motivo, las políticas y los programas de control de la velocidad tienen un papel clave en los esfuerzos para mejorar los indicadores de seguridad vial.<sup>42</sup>

La velocidad como factor de riesgo incrementa tanto la posibilidad de que ocurra un siniestro como la gravedad de las lesiones de quienes lo sufren. Además, la velocidad “engaña”, ya que en su percepción como factor de riesgo influye muchas circunstancias, como las características del vehículo, la hora del día, las condiciones climáticas o el diseño y el estado de la vía por la que se circula. Cuando se conduce a velocidad excesiva aumenta la probabilidad de que el conductor pierda el control del vehículo, ya que tiene menos capacidad para anticipar los peligros. También impide que otros usuarios de la vía pública puedan prever adecuadamente el comportamiento del auto.<sup>43</sup>

En la relación entre la velocidad y los siniestros viales deben considerarse varios aspectos. Uno de los más importantes es que con la velocidad aumenta la distancia que recorre un vehículo mientras su conductor reacciona ante la percepción de un obstáculo y toma la decisión de esquivarlo o frenar; en este sentido, también disminuyen las posibilidades de recuperar el control del vehículo, en caso de que se pierda al haber menos margen de actuación. Por otra parte, a mayor velocidad aumenta la inseguridad y el riesgo en la aproximación a una curva, y en una intersección se reduce la

---

<sup>41</sup> <https://www.radiofides.com/es/2019/04/11/accidente-en-la-carretera-oruro-potosi-deja-siete-muertos-y-29-heridos/>

<sup>42</sup> OMS La seguridad y los siniestros viales, [https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_docman&view=download&category\\_slug=hojas-informativas-5231&alias=39851-hoja-informativa-velocidad-siniestros-viales-851&Itemid=270&lang=es](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&view=download&category_slug=hojas-informativas-5231&alias=39851-hoja-informativa-velocidad-siniestros-viales-851&Itemid=270&lang=es)

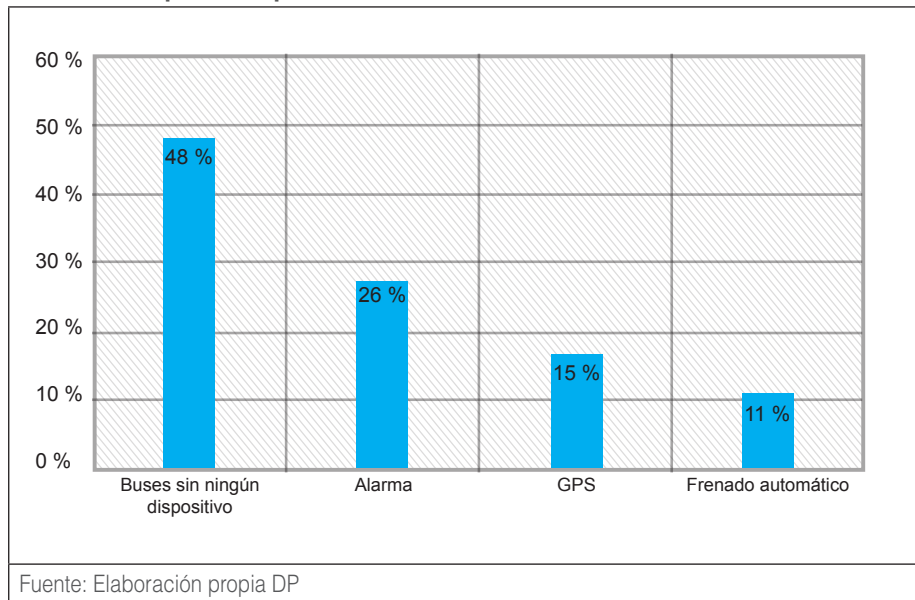
<sup>43</sup> Idem.

posibilidad de realizar maniobras evasivas de urgencia en caso de que otro vehículo se interponga.<sup>44</sup>

En las verificaciones realizadas al interior de los buses (46 buses) a nivel nacional el 52% (24 buses) contaban con algún tipo de dispositivo de control de velocidad. Se encontraron tres tipos de dispositivos instalados en los buses: 1) Alarma audible en la cabina y velocímetro digital visible para los pasajeros; 2) GPS que registra posición y velocidad del vehículo; 3) Sistema de frenado automático que evita que el bus pase los 100 Km/h.

### Gráfico N°5

#### Buses con dispositivos para controlar velocidad

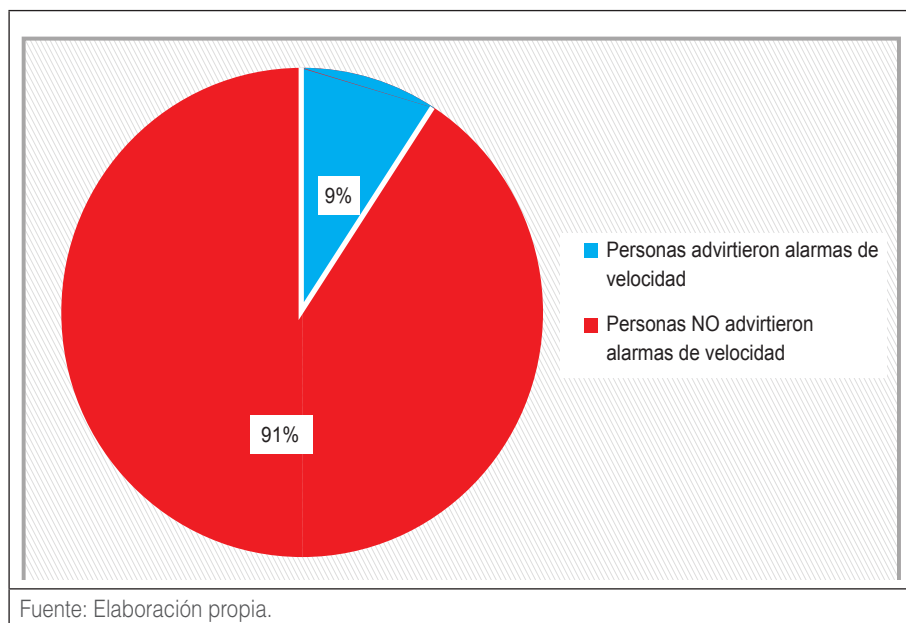


<sup>44</sup> Idem.

Se realizó un sondeo a nivel nacional en el que se preguntó a 1061 usuarios del transporte público interdepartamental si alguna vez advirtieron alarmas en los buses que avisen cuando el conductor excede la velocidad. El 91% (970 personas) señaló que nunca advirtió esas alarmas, mientras que el 9% (91 personas) respondió afirmativamente, lo que limita la posibilidad de los usuarios, en primer lugar para realizar un reclamo inmediato al conductor y solicitar que disminuya la velocidad para prevenir un accidente, y en segundo lugar para formalizar una denuncia al llegar a la terminal de destino.

### Gráfico N°6

#### Sondeo sobre alarmas de exceso de velocidad



Como se observa los dispositivos para controlar la velocidad de los buses no son utilizados en la gran mayoría de los casos, lo que deja a total discrecionalidad del conductor la velocidad que imprime al bus. Eso sumado a que más del 90% de los conductores no cuentan con el Certificado de Acreditación para prestar el servicio público de transporte interdepartamental,

eleva enormemente el riesgo de accidentes, al dejar a criterio de conductores no idóneos, la velocidad del vehículo.

Adicionalmente el Organismo Operativo de Tránsito, no cuenta con suficiente personal para realizar controles de velocidad permanentes en carretera, con el agravante de que estos no se realizan por la noche.

Una medida asumida por el Estado que buscaba promover el uso de tecnología para una mayor seguridad vial, es el Decreto Supremo N° 1366 de 3 de octubre de 2012 que en su Artículo 9 establece como obligación de los operadores del servicio de Transporte Automotor Público de Pasajeros el instalar equipos GPS en los buses. En la verificación defensorial se constató que esta disposición fue cumplida parcialmente, puesto que, si bien los equipos GPS fueron instalados, estos en su mayoría no están en funcionamiento. Cabe aclarar que el citado decreto no establece sanciones para los operadores que no cumplan con el uso de esos dispositivos tecnológicos, lo cual debilita su aplicación.

En otras legislaciones como la de España mediante el Real Decreto 1417/2015, de 25 de noviembre, se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de los dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos, así como establece los requisitos que deben cumplir y las normas de actuación de las entidades y talleres que realicen las instalaciones y comprobaciones de funcionamiento. Según el Artículo 4 de este Real Decreto, deben llevar obligatoriamente instalado este dispositivo de limitación de velocidad, sólo podrán circular con este dispositivo teniendo la velocidad máxima limitada a 100 km/h. Hay que tener en cuenta que los dispositivos de limitación de velocidad deben funcionar correctamente en todo momento y deben mantener los precintos que le son colocados. Estos dispositivos sólo pueden ser instalados y comprobados por entidades y talleres que hayan sido previamente autorizados.<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> Fundación MAPFRE. Dispositivo de limitación de velocidad en camiones y autobuses. <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/dispositivo-limitacion-velocidad-camiones-autobuses.jsp>



En el Perú el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC de 22 de abril de 2009 dispone en su Artículo 20 las condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas bajo la modalidad de transporte regular, de ámbito nacional, regional y provincial, y su numeral 20.1.8 señala que cuentan con un sistema limitador de velocidad instalado por el fabricante del chasis o por su representante autorizado, que impida que el vehículo pueda llegar a desarrollar una velocidad mayor a 110 Km./h, lo que será permisible sólo en situaciones en que sea necesario, más no de manera constante.<sup>46</sup>

En Argentina la Resolución (ST) 662/08 de 28 de agosto de 2008 establece el procedimiento para la implementación de limitadores de velocidad en las unidades del transporte automotor de pasajeros de larga distancia hasta una velocidad de 100 Km/h. El Artículo 9 de esta resolución dispone que vencido el plazo para la calibración del Tacógrafo y de las "Centrales Electrónicas" se procederá a la baja de oficio de las unidades que no hayan acreditado el "Certificado de Calibración" que certifique que esas unidades cuentan con el limitador de velocidad hasta 100 Km/h.<sup>47</sup>

El control de la velocidad debe ser necesariamente un esfuerzo conjunto entre los operadores y las autoridades encargadas de la regulación, fiscalización y control del transporte interdepartamental. En Bolivia, los recursos del Organismo Operativo de Tránsito son escasos, y no son idóneos para los controles de velocidad especialmente nocturnos, por lo cual se debe aplicar otro tipo de controles cruzados, siendo uno de los más usados por otros países conforme lo señalado, los dispositivos de reducción de velocidad para que los buses no puedan superar los 100 Km/h., además tiene ventajas adicionales para el operador, como ser menor costo de mantenimiento, puesto que el desgaste de neumáticos se duplica a partir de 110 km/h, así como los sistemas de freno; desgaste más rápido de los componentes del motor

---

<sup>46</sup> [https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%-C2%BA%20017-2009-MTC%20\(actualizado%2004.01.2017\).pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20017-2009-MTC%20(actualizado%2004.01.2017).pdf)

<sup>47</sup> Resolución (ST) 662/08 de 28 de agosto de 2008. Accesible en: [http://www.ecofield.net/Legales/transito/res662-08\\_ST.htm](http://www.ecofield.net/Legales/transito/res662-08_ST.htm)

como cojinetes, embragues, engranajes y trenes de rodaje; mayor consumo de combustible y aceite.<sup>48</sup> Y además tiene ventajas operativas, puesto que no requieren un equipo policial que este monitoreando vía satélite a los buses como requieren los GPS, y solo implicaría operativos de control aleatorios para verificar que los dispositivos no hayan sido manipulados. Los Limitadores de Velocidad se constituyen así en un mecanismo verdaderamente preventivo, y no solamente de control posterior encaminado a la sanción.

La obligación de contar con GPS dispuesta por el Decreto Supremo N° 1366, 3 de octubre de 2012 y Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, cuyo parágrafo II del Artículo 145 señala que todos los vehículos del servicio público de Transporte Terrestre de Pasajeros deberán contar obligatoriamente con el Sistema de Posicionamiento Global (GPS) en perfecto funcionamiento; no se cumple por parte de los operadores, debido a que la norma no establece controles ni sanciones, lo cual lamentablemente la hace inaplicable.

Por todo lo señalado, siendo el exceso de velocidad identificado por el Estado como una de las causas principales de accidentes de tránsito y la causa de muerte de muchos seres humanos, es prioritario que se adopten acciones decisivas, preventivas y obligatorias para evitarlos, en este trabajo las instancias encargadas de normar, controlar y supervisar deberán establecer sanciones ante el incumplimiento, es necesario adoptar todas las previsiones posibles antes de que se pierdan más vidas y las autoridades deberán sumar esfuerzos para este fin.

## **b) AUSENCIA DE PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA**

Según lo dispuesto por el Artículo 7 del Decreto Supremo 659 el Organismo Operativo de Tránsito previamente a la autorización de la salida de los vehículos que prestan el servicio de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros debe verificar las condiciones del conductor y/o del

---

<sup>48</sup> <https://www.belli.es/limitadores-html/>

equipo de conducción. Los miembros del equipo de conducción se encuentran obligados a pasar el control de alcoholemia, cuando el personal policial lo considere necesario.

Adicionalmente los efectivos policiales, en cualquier punto del trayecto, deben efectuar pruebas de alcoholemia al equipo de conducción, mediante alcoholímetro portátil, cuya lectura será registrada en un acta firmada por el policía que llevó adelante la prueba, más la firma de un testigo. Todo el equipo de conducción está obligado a someterse a las pruebas de alcoholemia. La negativa de conductores, relevos y ayudantes a someterse a las pruebas de alcoholemia se castigará con la sanción aplicable a conductores en estado de embriaguez, según lo establece el Artículo 14 del Decreto Supremo 420.

En las verificaciones defensoriales realizadas en las terminales se constató que en los 9 departamentos la práctica habitual de los efectivos policiales para realizar el control de alcoholemia es recurrir a la experiencia del policía, tomando atención por ejemplo, en la conducta o aliento del conductor, y sólo en caso de duda se recurre al uso del equipo portátil de alcoholímetro.

De las oficinas de Tránsito en las terminales de los 9 departamentos se verificó que en la oficina de Pando no se cuenta con el alcoholímetro por lo cual no se realizan los respectivos controles. Según información de la Dirección Departamental de Tránsito de Pando, se presentó informes con requerimientos en varias oportunidades solicitando ese equipamiento, sin embargo, estas solicitudes no fueron atendidas.

Otro caso preocupante es la oficina de Tránsito en la Terminal de Potosí donde los 3 efectivos policiales destinados a realizar el control en la terminal de buses cuentan con un solo alcoholímetro que no es utilizado por su antigüedad, por lo tanto, no se realiza la prueba.

Las oficinas de Tránsito de las terminales de Sucre, Beni, Oruro y Santa Cruz, solo cuentan con un equipo de alcoholímetro. Este dato es

especialmente relevante en terminales como en Santa Cruz, terminal en la que salen aproximadamente 170 buses por día.

En Tarija el personal de la oficina de Tránsito manifestó que se controla, pero no se realizan pruebas de alcoholemia, ya que los funcionarios policiales, a sola vista determinan las condiciones de los conductores y esta solo se efectúa si presentan algún signo de embriaguez. Se verificó que se cuenta con alcoholímetros portátiles, sin embargo, los policías manifestaron que no se les provee de los mismos y que si estos se arruinan ellos deben comprar otro y que las baterías también deben ser compradas por los mismos policías.

En Cochabamba, la verificación realizada a la oficina de Tránsito de la terminal, constató que se cuenta con el alcoholímetro para realizar los controles, pero también se recurre a la experiencia de los efectivos policiales para identificar el estado de los conductores (Ej. conducta del chofer).

Finalmente, en la verificación realizada a la oficina de Tránsito de la Terminal de La Paz, se constató que se cuenta con 6 equipos de alcoholímetros portátiles y que ha momento de la verificación estaban siendo utilizados por los efectivos de tránsito quienes se encontrarían realizando el control respectivo.

Conducir bajo los efectos del alcohol se considera uno de los factores de riesgo más importantes para que se produzcan siniestros viales. Debido a los cambios fisiológicos que el consumo de alcohol produce en el ser humano, hay una relación directa entre la concentración de esta sustancia en la sangre, la ocurrencia de siniestros y la gravedad de las lesiones resultantes. En general, el riesgo de sufrir un siniestro mortal es 17 veces mayor para una persona que conduce bajo los efectos del alcohol que para una persona sobria.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> OMS. Beber y conducir, p. 2. Accesible en: [https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_docman&view=download&category\\_slug=hojas-informativas-5231&alias=41188-hoja-informativa-beber-conducir-188&Itemid=270&lang=es](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&view=download&category_slug=hojas-informativas-5231&alias=41188-hoja-informativa-beber-conducir-188&Itemid=270&lang=es)

A pesar de ese enorme riesgo, el Organismo Operativo de Tránsito no realiza el control de alcoholemia y se limita a verificar por otros medios las condiciones de los conductores como ser revisar el aliento o fijarse en la conducta del conductor. Estos métodos, por mucha experiencia que tengan los efectivos policiales, no garantizan un control efectivo. Es así que en la prensa se pueden encontrar casos de conductores que burlaron los controles de tránsito y posteriormente ocasionaron accidentes. A modo de ejemplo se describe el siguiente caso: Un bus con un viaje programado de Santa Cruz a Cochabamba, partió con aproximadamente 1 hora de retraso, por la falta de pasajeros y porque el conductor titular llegó tarde. Según la declaración del ayudante, el bus hizo una parada en Ivirgarzama (ya en el Departamento de Cochabamba) donde los dos conductores “se sirvieron una cervecita”. El bus siniestrado cruzó el retén de El Locotal a las 4:35 a.m., donde se evidenció que conducía el conductor titular, quien masticaba una gran cantidad de coca lo que ayudó a eludir el control de los policías, que no se percataron del estado de ebriedad del conductor. El bus se embarrancó y provocó la muerte de 35 personas. La trayectoria que recorrió la flota revela que el bus tomó una curva en bajada, para luego desviarse hacia la cuneta. Se estima que el bus se desplazó unos 37 metros fuera de la plataforma de asfalto con las llantas del lado derecho en el aire hasta que se precipitó por un barranco. En ninguna parte del tramo final, hay indicios sobre alguna maniobra que el conductor haya hecho para frenar, lo cual ratifica la versión de un par de testigos que sintieron que la flota corría antes de precipitarse. Los exámenes de alcoholemia revelaron que el conductor titular tenía un grado alcohólico de 1,95 gramos por litro de sangre calificado por criterios médicos como embriaguez y el conductor de relevo arrojó un grado de alcohol de 0,24 gramos.<sup>50</sup>

Este ejemplo, nos muestra varias falencias en los controles: primero el incumplimiento de los horarios de salida, y segundo la falta de un control efectivo de alcoholemia. Los estudios realizados a los dos conductores dieron resultados muy diferentes, lo que significa que el conductor que provocó el accidente estaba ebrio ya en la terminal de origen, y como afirmó el

---

<sup>50</sup> <http://www.lostiempos.com/actualidad/local/20070502/melga-conducia-chofer-ebrio-bebio-camino>

ayudante posteriormente bebió una cerveza en el camino. Los controles en tranca tampoco se percataron del estado del conductor y no realizaron la prueba de alcoholemia ni verificaron el cambio de relevos. Estas experiencias muestran la necesidad de realizar estos controles tanto en las terminales como en las trancas.

Todas las Direcciones Departamentales de Tránsito, Transporte, y Seguridad Vial, exceptuando Beni, dieron a conocer que se remiten informes a la ATT por infracciones en la prestación del servicio de Transporte Público Terrestre de Pasajeros, como ser retrasos en horarios de salida y llegada de buses. La Dirección Departamental de Paz emitió 23 informes durante la gestión 2018, la de Oruro 15 informes, Tránsito de Potosí informó que se derivaron 37 casos a la ATT. La Dirección Departamental de Chuquisaca informó que durante la gestión 2018 se emitieron informes a la ATT que dieron origen a 9 procesos a diferentes operadores y a marzo de 2019 ya se iniciaron 3 procesos para sus respectivas sanciones. En Santa Cruz informaron que la coordinación con la ATT es permanente y se realizan acciones conjuntas, y solo en casos donde personal de la ATT no participa por alguna situación, Tránsito remite un informe, hasta marzo de 2019 se remitieron 4 informes.

La Dirección Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial mediante CITE: D.N.T.T.S.V./OFICIO N° 0256/2019 de fecha 25 de abril de 2019 informó que: *“Se remiten constantemente los informes a la ATT, por infracciones en la prestación de servicios de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros”*.

Existe absoluto consenso en que consumir bebidas alcohólicas aumenta enormemente el riesgo de la ocurrencia de accidentes. Ante ese hecho fáctico, los controles policiales deberían ser mucho más rígidos, especialmente en conductores de buses interdepartamentales, debido a que estos tienen en sus manos la vida de muchos pasajeros.

Es preocupante la situación de Bolivia en especial, puesto que ocupa el penúltimo lugar en la lista de los países de Sudamérica que más alcohol

consumen, según un estudio sobre patrones de consumo de alcohol presentado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en septiembre de 2018. Las estadísticas demuestran que el 69% de la población anualmente consume por lo menos una vez alcohol, casi siete de cada diez bolivianos consume por lo menos una vez alcohol<sup>51</sup>, este antecedente obliga a las instancias del Estado adoptar acciones contundentes para controlar el estado de sobriedad de los conductores, a partir de una vigilancia real que conlleve sanciones drásticas.

De lo expuesto, se deduce que el incumplimiento de controles como la toma de alcoholemia, cobra la vida de muchas personas y, es necesario realizar todos los esfuerzos para evitar accidentes, que parten desde concientizar a conductores y pasajeros hasta adoptar acciones más efectivas de control. Respecto a lo último, si bien existen limitaciones en cuanto a personal policial y equipos de alcoholímetros, que evidentemente hacen difícil que se realice pruebas de alcoholemia a gran cantidad de conductores, es preciso generar una estrategia de control que cause impacto como ser operativos sorpresa con sanciones efectivas tanto para conductores como operadores.

### **c) DEFICIENTE CONTROL DE RELEVOS**

Un aspecto absolutamente relevante con relación a quien conduce el bus es el Relevo. El problema de la falta de un control adecuado de los conductores y relevos da como resultado conductores cansados, lo cual incrementa el riesgo de error e imprudencia y es una causa habitual para los accidentes.

Las prolongadas jornadas de trabajo, los horarios rotativos, las condiciones de descanso poco adecuadas y la necesidad de mantener un elevado nivel de alerta, características todas ellas intrínsecas en el trabajo de un conductor profesional, hacen que este grupo de trabajadores constituya un colectivo con riesgo de privación de sueño. La privación o falta de sueño deteriora variables funcionales psicomotoras y neurocognitivas, tales como

---

<sup>51</sup> Artículo de prensa. Viceministro de Seguridad Ciudadana, Wilfredo Chávez, 2018.

el tiempo de reacción, la capacidad de vigilancia, juicio y atención, así como el procesamiento de la información; factores determinantes para la seguridad durante la conducción.

La fatiga se expresa en un menor tiempo de reacción, rendimiento disminuido para controlar la dirección, menor capacidad para mantener la distancia con el vehículo que antecede y una tendencia superior para distraerse de la tarea de conducir. La pérdida de atención y de capacidad de procesamiento cognitivo de la tarea de conducción no es consciente, ni una decisión bien planeada, sino un proceso mental semiautomático del que los conductores son apenas conscientes. Las causas de la fatiga son la falta de sueño, el tiempo despierto, el ritmo circadiano y el tiempo dedicado a la labor. La fatiga está asociada con el incremento del riesgo. Una persona que conduce tras haber permanecido despierta durante 17 horas corre un riesgo de colisión equivalente a tener un nivel de alcohol en sangre del 0,5 g/l (el doble del riesgo normal).<sup>52</sup>

La fatiga es especialmente relevante en conductores profesionales y depende de dos factores fundamentales: sobrecarga física (fatiga muscular por postura prolongada) y sobrecarga mental (estado de alerta o atención constante).

La legislación al respecto, por ejemplo en Europa, es cada vez más exigente en cuanto a que dispongan de elementos de control y seguridad, (tacógrafo, limitadores de velocidad, ABS, etc.) y se cumplan las normas en cuanto a tiempos de conducción y descanso.<sup>53</sup> Los conductores profesionales transportan un gran número de viajeros, por lo que el nivel de exigencia que se les pide, en cuanto a sus aptitudes psico-físicas, es muy elevado. El ETSC (European Transport Safety Council) está desarrollando el proyecto

---

<sup>52</sup> Fundación MAPFRE. Conductores profesionales. Muchas horas al volante perjudican la salud. [https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es\\_es/programas/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/sabias-que/conductores-profesionales-conduccion-segura.jsp](https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/programas/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/sabias-que/conductores-profesionales-conduccion-segura.jsp)

<sup>53</sup> Fundación MAPFRE. Conductores profesionales. Muchas horas al volante perjudican la salud. [https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es\\_es/programas/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/sabias-que/conductores-profesionales-conduccion-segura.jsp](https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/programas/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/sabias-que/conductores-profesionales-conduccion-segura.jsp)



europeo PRAISE, sobre la seguridad vial en el trabajo, cuyo segundo informe se refiere a la formación y entrenamiento de los conductores. El papel de los organismos públicos y las empresas en la adecuada formación y entrenamiento de sus conductores, pueden reducir los accidentes hasta en un 20% menos.<sup>54</sup> Las sanciones también son importantes. Las multas de transportes llevan aparejadas sanciones económicas muy elevadas, por ejemplo: una multa por manipulación del tacógrafo es sancionada entre 4.001 a 6.000 € en España.<sup>55</sup>

El Artículo 2 del Decreto Supremo N° 659 define al Relevo como el conductor que tiene la función de reemplazar al titular en la conducción de un vehículo del servicio de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros, en los períodos y tramos establecidos en la normativa vigente. El Artículo 63 de la Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 señala que el operador en cada vehículo habilitado deberá contar con un conductor principal y un relevo para viajes de más de 300 kilómetros o mayores a cuatro (4) horas de recorrido y un ayudante. Por su parte el inciso q) del Artículo 64 de la misma norma, establece como obligación del conductor, en corresponsabilidad con el operador, cambiar con el conductor de relevo cada 300 Km o cada 4 horas de viaje.

El Organismo Operativo de Tránsito es la entidad responsable de controlar y certificar en la Hoja de Ruta correspondiente, que se encuentre el conductor y el relevo necesario de acuerdo a la ruta autorizada, control que deberá ser realizado en la Terminal Terrestre de Origen y en la Terminal Terrestre de Destino, en conformidad del Artículo 2 del Decreto Supremo N° 659. Este control también debe ser realizado en las trancas verificando que se cumpla el rol de relevos señalado en la Hoja de Ruta presentada en las oficinas de Tránsito en la terminal terrestre de origen, según lo dispone el Artículo 4 del Decreto Supremo N° 420.

---

<sup>54</sup> Gobierno de España. Dirección General de Tráfico. Conductores profesionales: nuevos retos <http://www.dgt.es/revista/archivo/pdf/num201-2010-salud.pdf>

<sup>55</sup> Fundación CEA. Conductores profesionales. <https://www.seguridad-vial.net/conductor/conductores-profesionales/62-conductores-profesionales>

El párrafo I del Artículo 6 del Decreto Supremo N° 659 señala que el Organismo Operativo de Tránsito deberá controlar y certificar en la Hoja de Ruta correspondiente, que se encuentre el Conductor y el Relevé de acuerdo a la ruta autorizada, control que deberá ser realizado en la terminal terrestre de origen y en la terminal terrestre de destino. Y el párrafo III del mismo Artículo señala que para aquellas rutas que no superen los trescientos (300) kilómetros y/o las cuatro (4) horas de conducción continuas, los conductores están obligados a descansar mínimamente dos (2) horas antes de volver a conducir en rutas cortas. Sólo se permitirá la conducción diaria de tres (3) rutas cortas como máximo, quedando prohibido sobrepasar este límite.

Las verificaciones defensoriales realizadas a 42 buses a nivel nacional (sin contar los 4 buses verificados en Oruro debido a sus rutas menores a 4 horas), se pudo constatar que 6 buses que representan el 14% no cuentan con conductor de relevé. Además se identificaron algunas irregularidades como ser en un bus en Cochabamba donde el relevé no realizó todo el viaje; en Santa Cruz el relevé no portaba su licencia, y en otro bus en Potosí no se contaba con la presencia física del relevé y el conductor titular se limitó a mostrar su licencia, lo cual puede significar que es otra forma de evitar ser sancionados mostrando en la terminal y trancas solamente las licencias, y así pasar los controles, que solo alcanzan a verificar este documento, pero no la presencia física del relevé.

A pesar de que existen buses que brindan servicios sin el conductor de relevé, estos no son sancionados. Según información proporcionada por la ATT mediante CITE: ATT-DTRSP-N LP 487/2019 de fecha 25 de marzo de 2019, respecto al control de relevés, señaló: *“Ante cualquier incumplimiento el Organismo Operativo de Tránsito debe remitir a la ATT el informe correspondiente para que se inicie el respectivo proceso sancionador; cabe mencionar que durante la gestión 2018 a la fecha no se recibió ninguna denuncia o informe de dicho organismo”*.

Según información de las Direcciones Departamentales de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz, Cochabamba y Pando, el personal de Tránsito en la terminal realiza controles a los buses tanto de salida como de llegada verificando la presencia física de los conductores titular y relevo, licencias de conducir, y que no se haya ingerido bebidas alcohólicas. En La Paz además informaron que se controla el tiempo de descanso. La Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Potosí informó que el control se lo realiza solo ha momento de la salida de los buses, y en Chuquisaca informaron que el control se lo realiza en un libro de registro de salidas, donde los conductores titular y relevo se registran “con su puño y letra” anotando su licencia de conducir. En ninguno de estos casos mencionados se informó nada respecto a los controles en trancas.

Las Direcciones Departamentales de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Oruro y Tarija informaron que además del control en las terminales, la Policía Caminera realiza un control en las trancas. No se cuenta con información del Beni.

El esfuerzo realizado en la Terminal Bimodal de Santa Cruz es una buena práctica a seguir. Según información de la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Santa Cruz con la implementación del sistema SICEPOLCOM se crea un sistema práctico de control de conductores titulares y sus respectivos relevos, ya que cada bus que sale de la terminal debe recabar obligatoriamente la hoja de ruta (de extensión totalmente gratuita) en la cual va impresa los datos del conductor titular y relevo acompañada con la fotografía de los mismos, lo que facilita de sobre manera el control que realiza la Policía Caminera en sus diferentes puntos de control en carretera como también la Policía de Tránsito de todas las terminales de destino. Adicionalmente el sistema SICEPOLCOM realiza un archivo personal sistematizado diario de manera automática tanto de los conductores como de los buses, lo cual permite bloquear la salida de un conductor que no haya cumplido las horas necesarias de descanso o un bus que no haya entrado a mantenimiento mecánico.

La Dirección Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial mediante CITE: D.N.T.T.S.V./OFICIO N° 0256/2019 de fecha 25 de abril de 2019 proporcionó solo información de La Paz y señaló que la oficina de Tránsito en la terminal realiza el control del conductor titular y relevo, sin embargo, no informó sobre los controles en trancas.

Como se puede apreciar, los controles realizados por el Organismo Operativo de Tránsito varían, y si bien las características de cada región, así como el flujo de buses en cada terminal o carretera varían, existen prácticas que pueden contribuir a estandarizar y efectivizar los controles a nivel nacional, como ser el caso de Santa Cruz con la implementación del SICEPOLCOM, mismo que también está siendo implementado en La Paz y podría ser replicado a nivel nacional.

Por otra parte, son recurrentes las noticias sobre accidentes de tránsito ocasionados por cansancio del conductor, el caso sucedido en Potosí a finales de la gestión 2018 muestra la tragedia de tres personas que perdieron la vida, luego de embarrancarse un vehículo diez metros aproximadamente en la carretera Cotagaita - Yapina, de acuerdo con el informe de Tránsito la probable causa del accidente, de acuerdo con la hipótesis, sería por exceso de velocidad y cansancio del conductor.

Este factor de riesgo deberá ser contrarrestado de alguna forma, la tecnología permite el uso de sistemas de monitoreo de fatiga del conductor, cuando un conductor no circula lo suficientemente atento o cuando se está quedando adormilado, presenta una serie de indicios en su conducción y en sus rasgos faciales, los sistemas de detección de la fatiga reconocen estos indicios y advierten al conductor de la situación de riesgo con la suficiente antelación.

Existen dos tipos de sistemas de detección de la fatiga del conductor, diferenciados según el tipo de datos que dichos sistemas utilizan para establecer que la conducción se está realizando sin la concentración adecuada o con el conductor bajo un estado de somnolencia. Por un lado se encuentran

aquellos sistemas que monitorizan el entorno del vehículo y los parámetros de conducción y por otro lado aquellos sistemas que directamente monitorizan los rasgos faciales del conductor.<sup>56</sup>

Por lo expuesto, es necesario adoptar y agotar otros mecanismos, como los tecnológicos con el propósito de prevenir accidentes de carretera en resguardo de la vida e integridad de los pasajeros.

## **5. FALTA DE SUPERVISIÓN AL MANTENIMIENTO DE BUSES DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS INTERDEPARTAMENTAL**

Otro aspecto que se constituye en el cuarto factor de riesgo importante, es un bus en mal estado.

Los buses, para cumplir con el servicio público, deben garantizar ciertos estándares de seguridad. A lo largo de las últimas décadas, la reglamentación y la demanda de los consumidores han llevado a la fabricación de coches cada vez más seguros en los países y regiones de ingresos altos. Muchos elementos que al principio eran “accesorios” de seguridad relativamente caros y disponibles solo en vehículos de gama alta se han vuelto mucho más asequibles y se consideran ahora requisitos básicos para todos los vehículos en algunos países. El rápido proceso de motorización que han seguido los países y regiones de ingresos bajos y medios, donde el riesgo de accidentes de tránsito es mucho mayor y la producción de vehículos de motor aumenta al mismo ritmo que el crecimiento económico, pone de relieve la necesidad urgente de extender estos requisitos básicos a nivel mundial.<sup>57</sup>

El Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos es el principal organismo responsable a nivel mundial del desarrollo de normas de seguridad internacionales para

---

<sup>56</sup> Nuevas tecnologías al servicio de la seguridad vial. Los sistemas de detección de la fatiga del conductor. Oscar Cisneros. Diciembre 2009

<sup>57</sup> OMS (2017). Salve vidas – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial, p. 28

los vehículos de motor, y sus reglamentos constituyen un marco legal de aplicación voluntaria por parte de los Estados Miembros de la ONU. A través del Foro Mundial, los vehículos de motor pueden obtener ahora su aprobación internacional sin necesidad de pasar por más pruebas, siempre que cumplan con los reglamentos pertinentes de las Naciones Unidas, que incluyen tanto la resistencia al impacto (la protección que ofrecen cuando se produce un accidente) como la capacidad de prevención de colisiones (su capacidad de evitar que el accidente se produzca). Algunas de las normas más importantes sobre los vehículos que ha promovido el Foro Mundial son las que se enumeran a continuación: Cinturones de seguridad y anclajes de los cinturones de seguridad (los cinturones de seguridad deben instalarse en los vehículos durante el proceso de fabricación y ensamblaje y los anclajes deben resistir el impacto que se produce durante un accidente, para minimizar el riesgo de que los cinturones se suelten y garantizar que en caso de accidente los pasajeros pueden ser extraídos de sus asientos de forma segura); colisión frontal y colisión lateral (protegen a los ocupantes y garantizan que los coches resisten el impacto de colisiones frontales y laterales en pruebas realizadas a ciertas velocidades); control electrónico de estabilidad (impide derrapar y perder el control en casos de sobreviraje o subviraje); protección de los peatones (incluye parachoques más blandos y modificaciones de la parte frontal de los vehículos, por ejemplo la eliminación de estructuras rígidas innecesarias que reducen la gravedad del impacto del peatón con el vehículo; y el sistema de retención infantil ISOFIX (en lugar de retener la silla infantil con el cinturón de seguridad de los adultos, el vehículo va equipado con puntos de anclaje para el sistema de retención infantil ISOFIX, que aseguran los anclajes directamente en el bastidor del vehículo); Sistema de frenado autónomo de emergencia (Ante una frenada de emergencia, la reacción del conductor es frenar menos de lo que el coche le permite e ir aumentando la presión sobre el freno según se acerca el impacto. Como resultado, se alarga la distancia de frenada. Para evitar este aumento, el sistema interpreta cuándo se produce una frenada de emergencia, y en tal caso, frena con la máxima potencia aunque el conductor no lo esté haciendo. Para interpretar cuándo se produce un frenada de emergencia, el sistema mide la velocidad con

la que se suelta el acelerador y se pisa el freno, además de la presión con la que este movimiento se hace).<sup>58</sup>

Si bien Bolivia ha avanzado en prohibir la importación de vehículos utilizando un criterio por años de antigüedad o que hayan sufrido siniestros o modificaciones en su fabricación de origen, la normativa todavía no establece requisitos que vayan en línea con las recomendaciones internacionales para mayor seguridad en vehículos de motor, por lo cual el siguiente paso debe ser exigir que los vehículos que ingresen al país cumplan con estos estándares internacionales de seguridad.

Respecto al control de estado de los vehículos que ya ingresaron al país y ya prestan servicios en el Transporte Público Terrestre de Pasajeros la norma establece que los vehículos deben cumplir con los mantenimientos respectivos. El Artículo 5 del Decreto Supremo N° 420 de 3 de febrero de 2010 establece que, independientemente de su constitución, el operador de transporte automotor público terrestre de pasajeros, deberá tener un Representante Legal y un Responsable de la Fiscalización Interna Técnica Operativa, debiendo informar al Viceministerio de Transportes y a la ATT, el nombre completo, número y tipo de documento de identidad de los designados. Cualquier cambio debería ser notificado de forma inmediata. El Responsable de Fiscalización Interna Técnica Operativa estará a cargo del control interno, del desempeño del equipo de conducción y del mantenimiento de sus vehículos automotores.

La ATT mediante CITE: ATT-DTRSP-N LP 487/2019 informó que: “*cuenta con el registro de los representantes legales de los operadores, el mismo que fue remitido por el Viceministerio de Transportes, a través de la Unidad de Servicio de Operadores – USO como parte de la base de datos de los operadores autorizados. Asimismo, se cuenta con un registro de fiscalizadores de los operadores, el mismo que se actualiza cuando los operadores remiten información ante cualquier cambio en su personal.*”

---

<sup>58</sup> OMS (2017). Salve vidas – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial, p. 29-30.

El párrafo II del Artículo 8 Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010 señala que la documentación referida a los planes de mantenimiento del parque automotor de los operadores debe ser presentada en forma anual a la ATT, para su respectiva aprobación y posterior implementación.

Cuando se solicitó información a la ATT sobre si se aprueba y se controla el cumplimiento de los planes de mantenimiento del parque automotor de los Operadores de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros, la ATT respondió mediante CITE: ATT-DTRSP-N LP 487/2019, que: *“Los aspectos técnicos vehiculares deben ser revisados por el Organismo Operativo de Tránsito, esto de acuerdo a lo dispuesto en el párrafo IV del Decreto Supremo N° 246 de 12 de agosto de 2009 que modifica el Decreto Supremo N° 28710, de 11 de mayo de 2006, que reglamenta las actividades de los Subsectores del Transporte, modificado por el Decreto Supremo N° 28876, de 4 de octubre de 2006. Que señala: “La inspección técnica de los vehículos de transporte público es facultad exclusiva del Organismo Operativo de Tránsito, como entidad responsable de hacer cumplir las normas técnicas y de seguridad de los vehículos inspeccionados durante la prestación del servicio”.*

*Sin embargo, cabe señalar que la ATT realiza inspecciones a los Estándares Técnicos de Calidad donde se controla aspectos de higiene, comodidad y calidad del servicio.”*

La respuesta de la ATT cita normativa anterior al Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010, y si bien aclara que la inspección técnica como tal es facultad de la Policía, no aclara si efectivamente los planes de mantenimiento del parque automotor de los operadores son enviados anualmente a la ATT y si ésta los aprueba. Evidentemente la ATT no tiene la atribución de realizar la inspección técnica como tal, es decir, no se espera que personal de la ATT revise cada bus del parque automotor de los operadores habilitados; sin embargo, si tiene la obligación legal de exigir a todos los operadores que mantengan su documentación al día, y el plan de mantenimiento del parque automotor debe ser actualizado por cada Operador y aprobado por la ATT cada año.



El Artículo 141 de la Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda dispone que el servicio de Transporte Público Terrestre de Pasajeros y encomienda, será controlado y regulado por la Autoridad Regulatoria (se refiere a la ATT); efectuando seguimiento y cumplimiento a las obligaciones de los operadores. Por su parte, el Artículo 143 de la mencionada resolución señala que el seguimiento y fiscalización de obligaciones establecidas en la normativa vigente, orientada a la correcta prestación de servicios de transporte terrestre por parte de los operadores, estará a cargo de la Autoridad Regulatoria, en el marco de sus atribuciones y competencias, establecidas en la normativa vigente, acciones que podrán ser realizadas en coordinación con la Policía Boliviana y/u otras instituciones de acuerdo a su competencia.

El estado de los vehículos del Transporte Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental, así como su mantenimiento adecuado, es fundamental para garantizar la seguridad en las carreteras, y tanto la ATT como Tránsito tienen un rol fundamental en el establecimiento y cumplimiento de los estándares de seguridad en el servicio de transporte automotor público terrestre.

La importancia de contar con buses en buen estado técnico y en permanente mantenimiento es una garantía de seguridad para el pasajero, lo contrario puede poner en riesgo su vida e integridad.

## **6. LA AUSENCIA DE UNA CULTURA DEL RECLAMO LIMITA LA PARTICIPACIÓN DEL USUARIO EN SU PROPIA SEGURIDAD**

La Constitución Política del Estado establece en el numeral 4 de su Artículo 9 como un fin y función esencial del Estado el garantizar el cumplimiento de los principios, valores, derechos y deberes reconocidos y consagrados en esta Constitución. En el párrafo I del Artículo 76 dispone 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.

El Artículo 36 de la Ley General de Transporte N°165 de 16 de agosto de 2011, señala que la autoridad competente protegerá, los derechos de las usuarias y los usuarios, y operadores velando por el cumplimiento de la normativa vigente, la aplicación correcta de las tarifas, el control de la eficiente prestación de los servicios, atendiendo sus denuncias y reclamos.

El artículo 17 del Decreto Supremo N° 071 de 9 de abril de 2009 señala entre las atribuciones de la ATT el conocer y procesar las consultas, denuncias y reclamaciones presentadas por toda persona natural y/o jurídica, en relación con las actividades bajo su jurisdicción; y aplicar sanciones y/o medidas correctivas en los casos que corresponda.

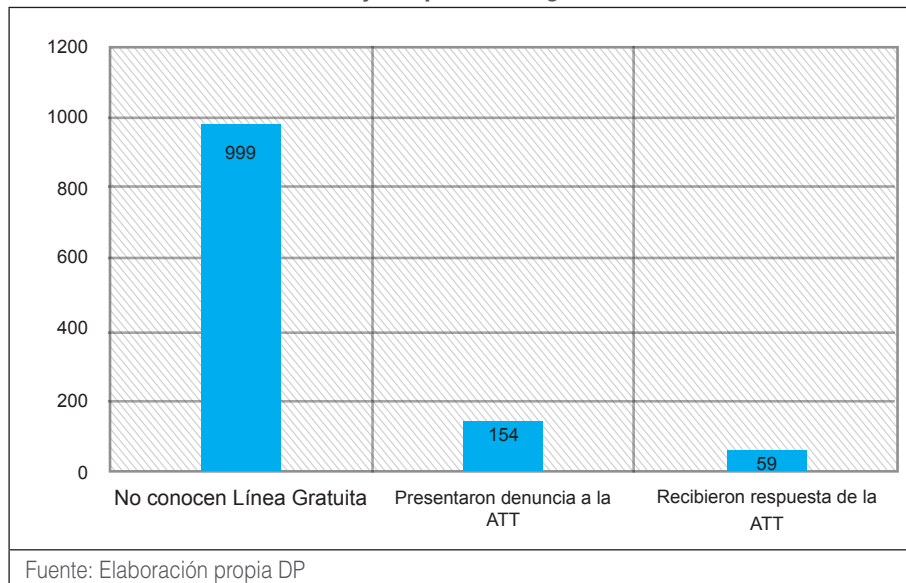
El Estado entonces, protege a través de sus instancias los derechos de las personas, y en el caso de acciones que vulneren derechos en el Transporte Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental, es la ATT la instancia que recibe y procesa los reclamos de los usuarios y sanciona, después de un proceso administrativo sancionatorio, a los operadores que hayan incurrido en infracciones a la normativa.

La ATT mediante CITE: ATT-DTRSP-N LP 487/2019 de fecha 25 de marzo de 2019, informó que: “*Durante la gestión 2018 a la fecha (marzo 2019) fueron iniciados 242 procesos administrativos, de los cuales 129 fueron concluidos con una Resolución Administrativa Sancionatoria, los 113 restantes se encuentran en el debido proceso*”. La cantidad de resoluciones administrativas sancionatorias son bajas considerando la enorme cantidad de buses, cerca a 1000 por día que circulan a nivel nacional, y sobre todo tomando en cuenta que se ha evidenciado en las verificaciones realizadas que las normas que regulan el transporte interdepartamental no son cumplidas a cabalidad.

Se consultaron a 1061 personas y se pudo constar que solamente 154 que representa el 15% presentaron denuncias a la ATT, y 59 (6%) recibieron respuesta de esa instancia.

## Gráfico N° 7

### Número de denuncias a la ATT y Respuestas según sondeo



El sistema de denuncias ante una posible vulneración de derechos no es efectiva, por lo cual la obligación del Estado de generar mecanismos de denuncias accesibles, ágiles y con una respuesta oportuna no se estaría cumpliendo por parte de la Administración.

Para proteger los derechos de los usuarios se hace necesario recurrir a mecanismos mediante los cuales las personas tengan la posibilidad de participar en el control a los operadores del servicio y así aportar a su propia seguridad.

A pesar de los esfuerzos normativos, la verificación defensorial constató falencias en la aplicación de estos mecanismos, toda vez que la cantidad de denuncias es mínima en relación a la problemática expuesta en el presente documento, y peor aún la respuesta a esas denuncias no es efectiva, por no existir la misma o por falta de oportunidad.

## a) NO SE DESIGNA AL “PASAJERO SEGURO”

La normativa ha previsto la participación del pasajero en la seguridad vial. El Artículo 7 del Decreto Supremo N° 420 señala que el Organismo Operativo de Tránsito en coordinación con la ATT designará para cada viaje un pasajero denominado “Pasajero Seguro”, quien deberá completar un formulario mediante el cual exprese su percepción en relación al equipo de conducción (conductor titular, relevo y ayudante) bajo los siguientes criterios:

- Conducir el vehículo en estado de embriaguez o bajo la influencia de estupefacientes.
- Transportar equipaje y/o carga en los asientos desocupados del bus.
- Transportar pasajeros en los pasillos, buzones y cabina del bus.
- Realizar paradas no programadas o desviar el vehículo de su recorrido oficial o abandonarlo en plena carretera.

El Artículo 7 del Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010 señala que el Organismo Operativo de Tránsito antes de autorizar la salida de los vehículos debe designar al “Pasajero Seguro”, entre otros requisitos.

Las Direcciones Departamentales de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Oruro<sup>59</sup>, Cochabamba<sup>60</sup>, Chuquisaca<sup>61</sup>, Tarija<sup>62</sup>, Santa Cruz<sup>63</sup>, Pando<sup>64</sup> informaron que el personal de Tránsito actualmente estaría designando al “Pasajero Seguro”, sin embargo en las verificaciones realizadas no se ha podido constatar que la designación sea realizada por los efectivos policiales.

---

<sup>59</sup> CITE: Stria. Gral. Cite N° 111/2019 de 3 de abril de 2019, adjuntando Informe N° 78/2019.

<sup>60</sup> CITE: Oficio No. 411/2019 de 9 de abril de 2019, adjuntando Informe N° 17/2019.

<sup>61</sup> CITE: N° 10092/2019 de 28 de marzo de 2019.

<sup>62</sup> CITE: DDTTSV-TJA/STRIA.GRAL.Of. N° 0554/2019 de 28 de marzo de 2019, adjuntando Informe de 22 de marzo de 2019.

<sup>63</sup> CITE: N° 007/2019...

<sup>64</sup> CITE: Oficio No. 178/2019 de 25 de marzo de 2019, adjuntando Informe de 22 de marzo de 2019.

Las Direcciones Departamentales de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz<sup>65</sup> y Potosí<sup>66</sup> informaron que el personal de Tránsito de la terminal de buses en la actualidad no realiza la designación del “Pasajero Seguro” argumentando la falta de formularios. En el caso de Beni la Dirección Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial no proporcionó ninguna información.

La Dirección Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial mediante CITE: D.N.T.T.S.V./OFICIO N° 0256/2019 de fecha 25 de abril de 2019 informó que: “... *en anteriores gestiones se realizaba la designación de pasajero seguro, en la actualidad no contamos con los formularios de Pasajero Seguro, por lo que ya no se realiza esta labor policial.*”

Por su parte, la ATT mediante CITE: ATT-DTRSP-N LP 487/2019 de fecha 25 de marzo de 2019, informó que: “... *ha diseñado y reproducido el formulario en cumplimiento al párrafo I del Artículo 9 del Decreto Supremo N° 659, los mismos que son entregados al Organismo Operativo de Tránsito para su distribución y designación del Pasajero Seguro.*”

De la verificación defensorial realizada en la oficina de Tránsito de Tarija si bien existen los formularios estos no son distribuidos a los operadores, por tanto, no se cuenta con el registro de formularios llenados. En la oficina de Tránsito en la Terminal en Sucre, se advirtió que no se designa al “Pasajero Seguro”, y solo se evidenció formularios llenados de fechas pasadas. En la oficina de la ATT en Potosí manifestaron que ya no cuentan con formularios y en Chuquisaca señalaron que los formularios ya no están siendo aplicados debido a que las denuncias actualmente se las realiza vía internet.

En ninguna de las oficinas de la ATT en las terminales se encontraron formularios actuales llenados de “Pasajero Seguro”. El personal de la ATT informó que es el Organismo Operativo de Tránsito la entidad encargada de

---

<sup>65</sup> CITE: Oficio No. 0318/2019 de 5 de abril de 2019, adjuntando Informe Nro. TBLP-47/2019.

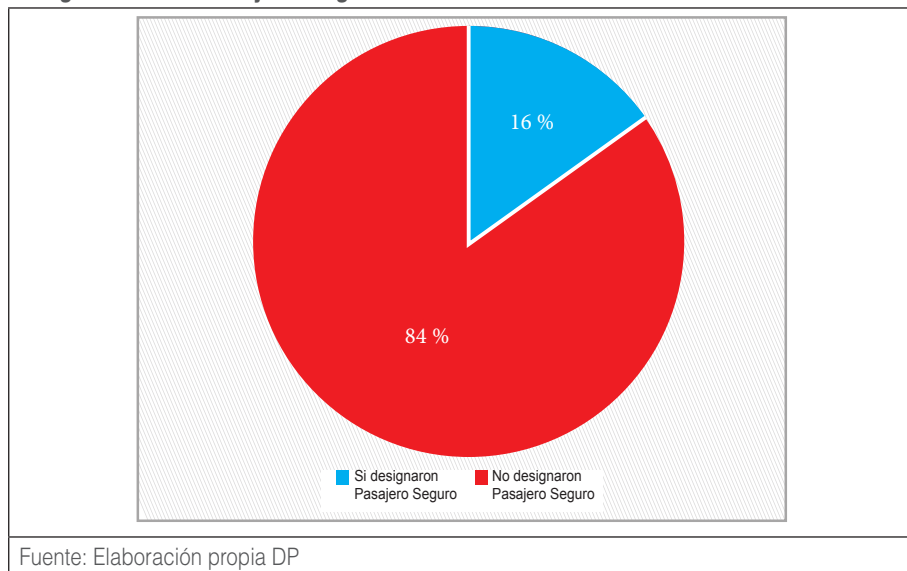
<sup>66</sup> CITE: Stria. Gral. Cite Of. 158/2019 de 26 de marzo de 2019, adjuntando Informe de 25 de marzo de 2019.

hacer entrega de los formularios, además de informar a la ATT en caso de infracciones para su investigación y procesamiento.

En la verificación realizada a 46 buses a nivel nacional, en ninguno de ellos se encontraba a bordo un usuario designado como “Pasajero Seguro” y en varios casos tanto el conductor como los pasajeros desconocían sobre esta designación y las funciones que debe cumplir el “Pasajero Seguro”.

Se consultó a 1061 usuarios del servicio de Transporte Público Terrestre Interdepartamental, y 84% de los consultados contestó que nunca fueron designados como “Pasajero Seguro”, ni fueron testigos del nombramiento a otros pasajeros.

**Gráfico N° 8**  
**Designación del Pasajero Seguro**



La información recabada nos muestra que el mecanismo de control denominado “Pasajero Seguro” no se aplica en la mayoría de los casos, más

aún si se considera que la norma señala que en todos los buses se debe designar al “Pasajero Seguro” antes de autorizar su salida y considerando que a nivel nacional en las 9 terminales terrestres departamentales un aproximado de 1000 buses parten al día, este enorme movimiento dificulta el cumplimiento de esta medida.

Adicionalmente los funcionarios policiales han manifestado que la gente es reacia a ser designada como “Pasajero Seguro”, y muchas veces solo acceden obligados. En el mismo sentido, personal de la ATT manifestó que ahora existen otras vías para denunciar, como ser la página web de la ATT.

Es innegable la importancia del pasajero en su propia seguridad para lo cual será necesario implementar mecanismos acordes a la realidad y sobre todo utilizando medios que faciliten la denuncia. Los datos recabados muestran que el formulario de “Pasajero Seguro”, tal cual está establecido en la normativa, cuenta con limitaciones operativas al momento de su aplicación. Es por ello que es necesario buscar alternativas más sencillas y sacando ventaja a la tecnología y los nuevos hábitos de los usuarios.

Un informe de la ATT señala que a marzo de 2018 existían 11.323.497 líneas móviles, mientras que la población nacional, según el Instituto Nacional de Estadísticas, es de 11.307.314 personas, con lo cual el número de teléfonos móviles activos en Bolivia ha superado al de la población total proyectada para 2018, esto nos dice claramente que la población está cada vez más comunicada por lo cual los mecanismos de denuncia deben aprovechar el internet y las redes sociales.

Además, estos mecanismos de denuncia ya son usados de manera natural por los viajeros que graban videos donde puede verse conductores imprudentes que ponen en riesgo la vida de los pasajeros. Estos videos luego son compartidos en las redes sociales como medios de denuncia, dando buenos resultados, como ser el caso de un video que se compartió en Facebook

donde se veía a un bus invadir carril y rebasar a un camión en una curva, poniendo claramente en peligro a los pasajeros, dando como resultado la sanción del conductor.<sup>67</sup>

Se consultó a la ATT si los formularios llenados por el “Pasajero Seguro” son sistematizados y cuantas acciones o procesos de investigación fueron iniciados ante las infracciones denunciadas durante la gestión 2018 a la fecha de la consulta (27 de marzo de 2019). La ATT mediante CITE: ATT-DTRSP-N LP 487/2019 de fecha 25 de marzo de 2019, informó lo siguiente: *“Desde la gestión 2018 a la fecha no se ha recibido ningún formulario llenado por los pasajeros o remitido por parte del Organismo Operativo de Tránsito, por lo que no se inició ningún proceso a través de este mecanismo de control. Sin embargo, la ATT implementó la Línea gratuita 800-10-6000 y el portal web [www.mireclamo.bo](http://www.mireclamo.bo), para que los usuarios al momento de identificar alguna deficiencia en el viaje, puedan realizar su reclamo de una manera más oportuna y no se tenga que esperar el arribo a destino”*.

En el portal [www.mireclamo.bo](http://www.mireclamo.bo) cuando un usuario ingresa al sitio web para registrar su denuncia, se le solita que en veinte (20) días hábiles, de suscitado el hecho, presente su reclamación directa mediante nota, vía teléfono o de forma presencial ante la oficina ODECO de su proveedor del servicio.

Lo que actualmente sucede es que la presentación de una denuncia por el portal web no es efectiva si no es ratificada por otras vías. Si bien puede interpretarse este requisito como un medio de seguridad y una forma de identificar plenamente al denunciante, es necesario analizar que los mecanismos de denuncia no deben ser burocráticos y más bien deben falicitar la denuncia y su procesamiento.

En ese sentido se hace necesario reforzar los mecanismos de denuncia actuales, como el “Pasajero Seguro” debido a su poca aplicabilidad, lo cual

---

<sup>67</sup> El Deber. Policía arresta a un chofer de la flota Bolívar por conducción peligrosa. <https://www.eldeber.com.bo/bolivia/Policia-arresta-a-un-chofer-de-flota-por-conduccion-peligrosa--20190424-7394.html>



obliga a recurrir a otros mecanismos más ágiles como ser la habilitación de una línea Whatsapp y Facebook tanto para la ATT<sup>68</sup> y como para el Organismo Operativo de Tránsito, donde los viajeros puedan denunciar irregularidades en la prestación del servicio público interdepartamental de manera inmediata.

La figura del “Pasajero Seguro” tiene por objeto involucrar a los usuarios del servicio de Transporte Terrestre Interdepartamental a ser parte del control, específicamente para detectar irregularidades que ponen en peligro la seguridad de los usuarios; sin embargo, las condiciones no están dadas considerando la falta de formularios y de designación del “Pasajero Seguro” por las instancias que corresponden, lo cual no permite la participación y ser parte de este control.

## **b) FALTA DE VISIBILIDAD DE LA CABINA DE LOS BUSES**

Un aspecto que contribuye a que los pasajeros puedan detectar irregularidades en el equipo de conducción es la visibilidad que deben tener de la cabina.

De los 46 buses verificados a nivel nacional, en 34 la cabina no era visible para el pasajero, en 5 de los 34 debido al diseño mismo del bus.

Se detectaron algunas deficiencias como el uso de vidrios raybanizados o de cortinas para evitar la visibilidad de la cabina, que son fácilmente solucionables con un control más efectivo.

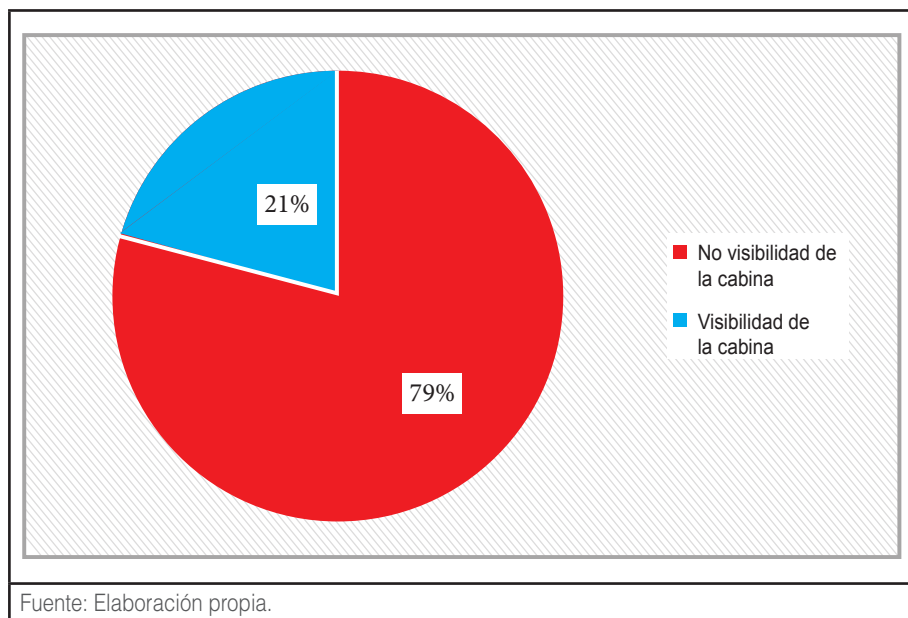
Se consultaron a 1061 usuarios del Transporte Público Terrestre Interdepartamental si en los viajes que realizaron, la cabina estaba visible de tal manera que pueda verse al conductor, el 79% de las personas respondieron negativamente. Con la cabina estando visible, el pasajero tiene la opción de ver lo que pasa al interior, si el conductor consume bebidas o si llevan pasajeros o carga.

---

<sup>68</sup> Si bien la ATT ya cuenta con página de Facebook se debe potenciar su uso como mecanismo de canalización de denuncias.

## Gráfico N° 9

### Visibilidad de la cabina



Por otro lado, el 57% de las personas consultadas afirmaron que alguna vez se percataron que los asientos del bus eran usados para transportar carga o pasajeros en los pasillos, en la cabina o los buzones. El parágrafo II del Artículo 19 del Decreto Supremo N° 420 contempla como infracciones el transportar equipaje y/o carga en los asientos desocupados del bus y transportar pasajeros en los pasillos, buzones y cabina. Tanto la cantidad como el tipo de carga que se transporta en los asientos, pueden incrementar el riesgo de lesiones en un accidente, y de igual modo el exceso de pasajeros en un bus, más aún cuando estos están siendo transportados en lugares no diseñados para el transporte de personas, incrementa el riesgo de un mayor número de personas heridas o muertas en caso de accidente.

En conclusión, una cabina visible le da al pasajero la oportunidad de

constituirse en un elemento de control exigiendo en el acto el cese de la irregularidad, así como denunciar y lograr la sanción de los infractores, que ayuden a disminuir los factores de riesgo relacionados al elemento humano en la conducción. No contar con la posibilidad de visibilidad en la cabina, deja al conductor libre de control ciudadano y provoca que posibles infracciones a la norma no sean percibidas y consecuentemente denunciadas.

Por otra parte, esta previsión es prácticamente desconocida por los usuarios, la difusión de estos controles no son socializados en las terminales, razón por la cual los pasajeros no exigen sus derechos puesto que no se percatan de la obligaciones de los operadores de este servicio.

### **c) DESCONOCIMIENTO DE LA LINEA GRATUITA**

La ATT ha implementado una Línea Gratuita a nivel nacional 800-10-6000. En las verificaciones defensoriales realizadas en las 9 Terminales Departamentales, se evidenció que la ATT tiene presencia en 8 terminales y en todas ellas la línea gratuita esta visible. Solo en el caso de Pando no se cuenta con una oficina de la ATT en la terminal de buses. En Potosí informaron que adicionalmente se trabaja con el celular del encargado de la oficina 73853817.

Las oficinas de Tránsito de las terminales no cuentan con una Línea Gratuita. Las Direcciones Departamentales de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Oruro, Cochabamba, Chuquisaca, Pando, informaron que habilitaron números fijos o celulares donde se pueden realizar las denuncias. La Dirección Departamental del Beni no presentó información.

La Dirección Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial mediante CITE: D.N.T.T.S.V./OFICIO N° 0256/2019 de fecha 25 de abril de 2019 remitió solo información de la ciudad de La Paz señalando que: *“La oficina de tránsito de la terminal de buses de La Paz, contaba con una línea gratuita, otorgada por la empresa Viva, la misma se encuentra inhabilitada, por lo que*

*se habilitó una línea telefónica fija de la empresa Cotel con el Nro. 2283873 en funcionamiento las 24 horas del día en terminal”.*

Si bien la ATT cuenta con una Línea Gratuita, existe la necesidad de que el Organismo Operativo de Tránsito habilite una para que el pasajero pueda presentar denuncias de manera oportuna puesto que es un instrumento básico de reclamo, que cualquier servicio público debería tener.

Adicionalmente, en las terminales tampoco se pudo ver letreros, carteles u otros medios que contengan información referente a los tipos de infracciones cometidas por los operadores y las sanciones que les corresponden. En algunas oficinas de la ATT se cuenta con material de difusión sobre varias temáticas, pero nada específico sobre las infracciones y sanciones.

El hecho de no tener conocimiento de las infracciones y sanciones y además no conocer los canales de comunicación y denuncia con las instancias estatales responsables del control, fiscalización y sanción de los operadores del servicio evita que los ciudadanos presenten su denuncia, se proteja sus derechos y se sancione a los infractores.

La participación de los ciudadanos no sólo debe ser vista como una forma de resaltar puntos negativos de las empresas de transporte, sino también como una manera de intensificar oportunidades de mejora. En ese sentido, el sistema de reclamos no solo debe servir para dar una respuesta al usuario, sino para asumir de manera general medidas preventivas que den mayor calidad y seguridad al Transporte Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental.

El acceso a la justicia administrativa es un derecho de todo ciudadano, sin embargo los deficientes mecanismos de reclamo vulneran este derecho y dificultan el desarrollo de la cultura del reclamo.

### III. CONCLUSIONES

Las conclusiones son las siguientes:

- La intervención defensorial constató que de los 42 operadores verificados, solamente uno (1) que representa el 2% cumple con la obligación de exhibir en lugar visible su Tarjeta de Operación vigente. Además, de los 46 buses verificados, 8 (17%) prestan servicios sin la correspondiente Tarjeta de Operación, evidenciando fallas en el control realizado por el Organismo Operativo de Tránsito antes de autorizar la salida del bus y en las trancas.
- En los 9 departamentos el Organismo Operativo de Tránsito autoriza la salida de buses, focalizándose solamente en el control de Licencias de Conducir y la Lista de Pasajeros, es decir, se limita a controlar los requisitos básicos omitiendo su obligación de revisión de otros aspectos fundamentales relacionados al vehículo y al conductor, previstos en la norma, evidenciándose que la acreditación de conductores y la designación de “Pasajero Seguro” son los requisitos menos controlados, al momento de la salida de los buses, resultando evidente que las oficinas de Tránsito no revisan la totalidad de la documentación; este control tampoco es efectuado en las trancas, debido a la falta de personal policial en relación al movimiento de buses, como por ejemplo en la Terminal de Buses de Cobija que cuenta con un solo efectivo policial que presta servicio 24 horas con relevo.
- Los operativos realizados por el Organismo Operativo de Tránsito a nivel nacional, no incluyen el control de aspectos relevantes como la Tarjeta de Operación, el Certificado de Acreditación de conductores, el cumplimiento del rol de relevos, el control de alcoholemia, la visibilidad de la cabina, el transporte de carga en los asientos, y pasajeros en los pasillos, cabina o buzones, omitiendo el control de los operadores y conductores que prestan el servicio, así como la seguridad de los pasajeros.
- La ATT dispone de personal en las terminales y tiene atribución para realizar inspecciones ordinarias y extraordinarias que le posibilita

reforzar el control antes de la salida de los buses, sin embargo estos operativos no cubren la totalidad de los buses haciendo cuestionable el alcance y la efectividad de estas inspecciones puesto que existen buses que prestan servicios sin la Tarjeta de Operación.

- El Comando General de la Policía Boliviana, informó que en la gestión 2018 las causas principales para hechos y accidentes de tránsito fueron la imprudencia del conductor en primer lugar, no acatar disposiciones de tránsito en segundo lugar, y el exceso de velocidad en tercer lugar y para el primer trimestre del 2019 fueron identificadas la imprudencia del conductor, el exceso de velocidad, y no acatar disposiciones de tránsito, en ese orden.

De acuerdo a la declaración del Viceministro de Seguridad Ciudadana, el 85% de los accidentes de tránsito tienen que ver con fallas humanas, por lo que con carácter prioritario se deberá trabajar desde diferentes enfoques esta problemática, partiendo de la educación, capacitación técnica, concientización, control, fiscalización y sanciones, entre otros.

Pese a lo anotado, entre las respuestas estatales dadas ante la problemática señalada se ha traducido en la creación de la Escuela Pública de Conductores de Vehículos para la formación de este sector, a través de disposición del Artículo 26 de la Ley N° 145 de 27 de junio de 2011, sin embargo, a la fecha no se encuentra en funcionamiento.

Por otra parte, se ha constatado que los mecanismos señalados en la norma, como medidas de prevención ante accidentes de tránsito, no son cumplidos por los operadores ni conductores. Este extremo se ve agravado, porque las instancias a cargo de fiscalización, control y sanción de las citadas medidas, no cumplen con el mandato encomendado por la norma.

- El Reglamento Técnico Operativo de Licencias para Conducir Vehículos Terrestres del SEGIP-SEGELIC entra en contradicción al condicionar la obtención de licencias, por un parte, a una relación secuencial

obligatoria - tiempo de experiencia en conducción de 5 años de categoría a categoría (Categorías Profesional A, B, C)- y por otra parte permite que un conductor con 21 años de edad y 2 años de vigencia en la Categoría “A”, es decir al menos dos años de experiencia en conducción, pueda acceder directamente de la Categoría “A” a la “C”.

- En cuanto a la Acreditación de Conductores, se pudo constatar que de los 46 buses verificados, 34 que representan el 74% no cuentan con conductores acreditados, lo cual no garantiza la idoneidad de los mismos para conducir con el menor riesgo posible.
- Respecto de los 42 operadores verificados, solo 5 que representan el 12% cuentan con listas de conductores acreditados, lo cual da lugar a designaciones de conductores improvisados no idóneos.
- Respecto al control sobre el exceso de velocidad, la intervención defensorial evidenció que de los 46 buses verificados a nivel nacional solo 24 (52%) contaban con algún tipo de dispositivo de control de velocidad y 22 (48%) no tienen ningún dispositivo.

Los tres tipos de dispositivos instalados en los buses son los siguientes: a) 26% cuenta con alarma audible en la cabina y velocímetro digital visible para los pasajeros; b) 15% con GPS que registra la posición y velocidad del vehículo; c) 11% tienen Limitadores de Velocidad que evitan que el bus supere una determinada velocidad (calibrada entre 90 Km/h a 100 Km/h).

Ahora bien, del sondeo realizado a nivel nacional, de 1061 usuarios del servicio 970 que representan el 91% señalaron que nunca advirtieron la existencia de alarmas en los buses, limitando la posibilidad de realizar un reclamo inmediato y una denuncia posterior.

De lo anotado, resulta evidente que los Limitadores de Velocidad se constituyen en el mecanismo que permite un control previo y evita que el conductor incurra en exceso de velocidad, a diferencia de otros instrumentos que se focalizan más en la sanción posterior una vez cometida la infracción o el accidente, sin embargo, solo el 11%

de buses verificados por la Defensoría del Pueblo contaban con este dispositivo.

- El Organismo Operativo de Tránsito realiza el control de alcoholemia recurriendo a la experiencia de cada policía a través de la detección del aliento alcohólico o conducta del conductor. Estos métodos, no garantizan un control efectivo, por lo que se hace necesario utilizar el equipo de alcoholímetro para la toma de pruebas; sin embargo, las oficinas de las terminales de Sucre, Beni, Oruro y Santa Cruz, solo cuentan con un equipo de alcoholímetro; este dato es especialmente relevante en las terminales de Oruro y Santa Cruz que tienen un importante movimiento de buses. En el caso de la oficina de Tránsito de Pando no cuenta con equipo de alcoholímetro, a pesar de haberlo solicitado. Por otra parte el uso de estos equipos están condicionados a la compra de materiales como baterías por parte de los efectivos policiales de forma particular.

Lo expuesto refleja un control inadecuado de parte del Organismo Operativo de Tránsito y la falta de provisión de equipos que permitan realizar las pruebas conforme establece la norma, situación que pone en riesgo la seguridad de los usuarios del servicio.

- En cuanto al control de relevos, de los 42<sup>69</sup> buses verificados a nivel nacional, 6 buses que representan el 14% no cuentan con conductores de relevo, aspecto que no es controlado ni en las terminales de origen ni en las trancas, sin considerar que una causa considerable de accidentes de tránsito se debe a fallas humanas que se incrementan con el cansancio de los conductores.

El uso de sistemas de monitoreo de fatiga del conductor, como medios tecnológicos para prevenir los accidentes de carretera deberá ser considerado para su implementación, puesto que se lograría evitar muertes por accidentes.

---

<sup>69</sup> Sin incluir 4 buses de Oruro debido a sus rutas menores a 4 horas.



- Es importante reconocer que un avance en la mejora de los controles ha sido iniciado en la Terminal Bimodal de Santa Cruz y se está replicando en La Paz, a través del uso y funcionamiento del Sistema de Control Electrónico Policial de Conductores y Ómnibuses (SICEPOLCOM), que debería ser implementado a nivel nacional, toda vez que el mismo ha generado una mejora considerable en los mecanismos de control en terminales de origen y destino así como trancas.
- Sobre los planes de mantenimiento del parque automotor, la ATT no procede a su aprobación anualmente puesto que no exige a los operadores que mantengan sus planes actualizados, lo cual no garantiza ciertos estándares de seguridad.
- El mecanismo de control denominado “Pasajero Seguro” ha entrado en deshuso, debido a la gran cantidad de buses que parten al día y la insuficiente cantidad de personal policial, sobre este punto, los servidores policiales manifiestan además que los usuarios no quieren ser designados como pasajeros seguros; de acuerdo a la intervención defensorial del total de pasajeros consultados que alcanza a 1061, el 84% manifestaron que nunca fueron designados como “Pasajero Seguro” o presenciaron su nombramiento; y varios conductores y pasajeros desconocían sobre la existencia de esta figura y las funciones que debe cumplir.

Por otra parte, la Dirección Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial informó que en anteriores gestiones se realizaba la designación de “Pasajero Seguro”, pero que en la actualidad no cuentan con los formularios correspondientes; contrariamente la ATT informó que entregan el formulario de “Pasajero Seguro” al Organismo Operativo de Tránsito para su distribución y designación. En la verificación realizada se constató que en la mayoría de las oficinas de Tránsito no cuentan con el formulario y en ninguna se procede a la designación del “Pasajero Seguro”.

- De los 46 buses verificados a nivel nacional, en 34 que representa el 74% la cabina no era visible para el pasajero. Del resultado del sondeo

se tiene que de los 1061 usuarios consultados el 79% respondieron que en los buses donde viajaron la cabina no era visible, lo cual impide la posibilidad del usuario de exigir el cese de alguna irregularidad percibida y posteriormente denunciarla. Por otro lado, el 57% de las personas consultadas afirmaron que alguna vez se percataron que los asientos del bus eran usados para transportar carga o pasajeros en los pasillos o los buzones.

- La ATT ha habilitado una Línea Gratuita a nivel nacional (800-10-6000), sin embargo, de las 1061 personas consultadas el 94% desconoce la existencia de esta línea, pese a que la ATT tiene presencia física en 8 terminales de buses a excepción de Pando.
- En cuanto al sistema de denuncias, de los 1061 usuarios consultados, el 15% respondieron que alguna vez presentó una denuncia a la ATT y solo el 6% manifestó que recibió una respuesta. Por otra parte, en la gestión 2018 hasta marzo 2019, según información de la ATT, la cantidad de casos que concluyeron con Resolución Administrativa Sancionatoria llegó a 129, considerando la gran cantidad de buses que circulan a nivel nacional con un aproximado de 1000 buses por día, el número de operadores sancionados en más de un año no es un número representativo, más aún cuando la verificación ha conestado infracciones a la normativa.

Por lo expuesto, es importante fortalecer la cultura del reclamo, el respeto a la norma, y mejorar el procesamiento de denuncias, puesto que las deficiencias detectadas en los controles y la falta de sanciones dan lugar a incrementar los factores de riesgo de accidentes generando inseguridad vial.

## **IV. DETERMINACIONES DEFENSORIALES**

La Defensora del Pueblo en uso de la atribución señalada en el Numeral 5 del Artículo 223 de la Constitución Política del Estado concordante con los Artículos 24, 25, 26 y 27 de la Ley N° 870 de 13 de diciembre de 2016, dispone emitir las siguientes determinaciones defensoriales:

### **RECOMENDACIONES DEFENSORIALES**

#### **Al Ministerio de Gobierno**

En cumplimiento al inciso a) del Artículo 34 del Decreto Supremo N° 29894 de 7 de febrero de 2009; y al Artículo 8 de la Ley N° 264 de 31 de julio de 2012, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana “Para una Vida Segura”, se recomienda:

- La implementación de Limitadores de Velocidad en los buses del servicio Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental calibrados a 100 km/h, así como sistemas de monitoreo de fatiga del conductor, con el propósito de contribuir a la seguridad ciudadana y vial en las carreteras del Estado Plurinacional de Bolivia, estableciendo sanciones ante su incumplimiento o manipulación, en conformidad al parágrafo V del Artículo 238 y Artículo 239 de la Ley General de Transporte N° 165 de 16 de agosto de 2011.
- La dotación de alcoholímetros al Organismo Operativo de Tránsito, en conformidad con el parágrafo IV del Artículo 18 del Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010, en las terminales de buses de los 9 departamentos, con carácter prioritario a la oficina de Tránsito de la terminal de Pando, que no cuenta con equipo portátil de alcoholímetro, y a las oficinas de Tránsito de las terminales de Sucre, Beni, Oruro y Santa Cruz, que solo cuentan con un equipo de alcoholímetro.

#### **Al Viceministerio de Seguridad Ciudadana**

En cumplimiento al inciso d) del Artículo 37 del Decreto Supremo N° 29894 de 7 de febrero de 2009; al Artículo 2 del Decreto Supremo N°

2079 de 13 de agosto de 2014, al Artículo 19 de la Ley N° 264 de 31 de julio de 2012, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana “Para una Vida Segura”, se recomienda:

- Considerar en el “Plan Nacional de Seguridad Vial para Bolivia”, los hallazgos establecidos en el presente informe, dando prioridad a medidas que reduzcan las fallas humanas considerando que representan el 85% de los accidentes de tránsito.
- Impulsar la “Ley de Seguridad Vial”, que incorpore un capítulo específico sobre el Transporte Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental que incluya los hallazgos de la presente investigación, en especial la referida a la implementación de Limitadores de Velocidad en los buses del servicio Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental calibrados a 100 km/h.
- Implementar el SICEPOLCOM a nivel nacional que incluya el presupuesto necesario para su sostenibilidad.

### **Al Viceministerio de Transportes**

En cumplimiento al inciso c) del Artículo 71 del Decreto Supremo N° 29894 de 7 de febrero de 2009, al Artículo 52 de la Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011, Ley General de Transporte, parágrafo II del Artículo 3 del Decreto Supremo N° 420 de 3 de febrero de 2010, parágrafo I del Artículo 4 del Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010, y el inciso b) del Artículo 48 de la Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, se recomienda:

- Emitir normativa reglamentaria, específica, actualizada sobre los requisitos que debe cumplir un conductor para obtener el Certificado de Acreditación que garantice la idoneidad necesaria para el Transporte Público Terrestre Interdepartamental de Pasajeros a fin de resguardar la seguridad, integridad y vida de los usuarios del servicio de transporte.

## **A la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT**

En cumplimiento al Artículo 31 de la Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011, Ley General de Transporte, al Artículo 17 del Decreto Supremo N° 071 de 9 de abril de 2009, al Decreto Supremo N° 420 de 3 de febrero de 2010, al Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010, y la Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, se recomienda:

- Fortalecer y difundir canales de denuncias utilizando medios tecnológicos (redes sociales) que faciliten la recepción de pruebas como fotos y videos y que den mayor celeridad, oportunidad y eficacia al procesamiento de denuncias por la falta de cumplimiento a la normativa que rige el Transporte Público Terrestre Interdepartamental.
- Replantear el mecanismo de control del “Pasajero Seguro” considerando que en la práctica se ha vuelto inaplicable, fortaleciéndolo con un procedimiento ágil y relanzándolo a través de una campaña comunicacional para lograr el empoderamiento de los pasajeros.
- Emitir instructivos para los operadores referentes al acatamiento de horarios y las sanciones por su incumplimiento, en conformidad con el numeral 10 del Artículo 97 de la Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.
- Aprobar anualmente los planes de mantenimiento del parque automotor de los operadores a nivel nacional conforme al parágrafo II del Artículo 8 Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010, así como verificar que estos planes se cumplan a través del seguimiento a la documentación que respalda el estado técnico de los vehículos.
- Instalar una oficina de la ATT en la terminal de buses de Pando ubicada en el barrio Luis Adolfo Flores, con el objeto de que cumpla las funciones de fiscalización establecidas en la norma que la regula.
- Difundir la Línea Gratuita 800-10-6000 a nivel nacional a través de medios masivos de comunicación que lleguen a la mayor cantidad de usuarios.

### **Al Organismo Operativo de Tránsito**

En cumplimiento a los Artículos 173 y 174 del Código de Tránsito, al Decreto Supremo N° 420 de 3 de febrero de 2010, al Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010, y a la Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, se recomienda:

- Contar con un registro de datos estadísticos específico sobre hechos y accidentes de tránsito del Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental.
- Priorizar en los operativos o inspecciones de rutina la revisión del Certificado de Acreditación de los conductores.
- Implementar procesos de capacitación para el personal policial en el manejo del SICEPOLCOM.
- Coordinar con la ATT a efectos de viabilizar el inicio de procesos administrativos sancionatorios a operadores que infringan disposiciones relativas a la prestación del servicio.
- Intensificar operativos de control extraordinarios tanto en las terminales como en las trancas para el control de alcoholemia y relevos.

### **A la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT y al Organismo Operativo de Tránsito**

En cumplimiento del Código Nacional de Tránsito elevado a rango de Ley por Ley N° 3988 de 18 de diciembre de 2008; Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011, Ley General de Transporte; y Ley N° 264 de 31 de julio de 2012 Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana “Para una Vida Segura” se recomienda:

- Efectuar campañas de información y concientización para conductores y usuarios del servicio de Transporte Automotor Terrestre de Pasajeros Interdepartamental, para hacer conocer los mecanismos de control y denuncia, y fortalecer la cultura del reclamo en la población.
- Intensificar operativos de control, integrales y conjuntos, tanto en terminales como en trancas, en coordinación con otras instituciones

involucradas en la temática, que incluya controles a la Tarjeta de Operación, Certificado de Acreditación de los conductores, control de alcoholemia, rol de relevos, visibilidad de la cabina de los buses, evitando el uso de vidrios raybanizados o cortinas; así como, verificar el transporte de carga en los asientos y de pasajeros en los pasillos, cabina o buzones.

**Al Ministerio de Gobierno, Viceministerio de Seguridad Ciudadana, Viceministerio de Transportes, Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, y al Organismo Operativo de Tránsito**

Realizar una campaña nacional de concientización y socialización sobre la importancia de la seguridad vial que genere conciencia institucional y social, con el objeto de visibilizar la problemática para lograr acciones estatales concretas y un cambio cultural progresivo en la población.

## **RECORDATORIOS DE DEBERES LEGALES**

### **Al Viceministerio de Transportes**

- El deber legal de otorgar el Certificado de Acreditación a los conductores del Transporte Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental que cumplan los requisitos establecidos, en cumplimiento del parágrafo I del del Artículo 4 del Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010 y parágrafo II del Artículo 3 del Decreto Supremo N° 420 de 3 de febrero de 2010.
- El deber legal de proporcionar información de manera oportuna, completa y conforme lo solicitado por la Defensoría del Pueblo, en cumplimiento del Artículo 223 de la Constitución Política del Estado y el Artículo 22 de la Ley del Defensor del Pueblo N° 870.

## **A la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT**

- El deber legal de proteger los derechos de las usuarias y los usuarios, y operadores velando por el cumplimiento de la normativa vigente, el control de la eficiente prestación de los servicios, conocer y procesar las consultas, denuncias y reclamaciones; y aplicar sanciones y/o medidas correctivas en los casos que corresponda, en especial las que busquen disminuir el riesgo de falla humana (Acreditación de Conductores) y mecánica (control de la documentación referida a mantenimientos), en cumplimiento del Artículo 36 de la Ley General de Transporte N°165 de 16 de agosto de 2011; Artículo 17 del Decreto Supremo N° 071 de 9 de abril de 2009; párrafo III del Artículo 4 y párrafo II del Artículo 8 del Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010.
- El deber legal de emitir la normativa específica que establezca los requisitos para solicitar la autorización para la habilitación de la prestación del servicio público de Transporte Automotor Terrestre de Pasajeros en cumplimiento del párrafo I del Artículo 5 de la Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.
- El deber legal de efectuar controles respecto a la prestación del servicio, durante sus inspecciones ordinarias y extraordinarias, en especial a la Tarjeta de Operación de los operadores y de los buses, y aplicar medidas correctivas, en cumplimiento el artículo 4 y al inciso c) del Artículo 48 de la Resolución Ministerial N° 266; y párrafo II del Artículo 12 del Decreto Supremo N° 420 de 3 de febrero de 2010 e incisos i) y h) del Artículo 17 del Decreto Supremo N° 071 de 9 de abril de 2009.
- El deber legal de realizar inspecciones ordinarias y extraordinarias a efecto de verificar que los conductores porten el Certificado de Acreditación, y en caso de incumplimiento iniciar el procedimiento administrativo correspondiente, conforme el párrafo III del Artículo 4 y párrafo I del Artículo 24 del Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010.



- El deber legal de hacer seguimiento y fiscalizar que los operadores contraten conductores que cuenten con el Certificado de Acreditación, en cumplimiento al Artículo 143 e inciso b) del Artículo 48 de la Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.
- El deber legal de aprobar anualmente los planes de mantenimiento del parque automotor de los operadores para su posterior implementación, en cumplimiento al parágrafo II del Artículo 8 Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010.

### **Al Organismo Operativo de Tránsito**

- El deber legal de controlar, con carácter previo a la salida del bus, que el conductor porte el Certificado de Acreditación y la Tarjeta de Operación, en cumplimiento del parágrafo II del Artículo 4 y los incisos b) y c) del Artículo 7, y Artículo 31 del Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010.
- El deber legal de realizar controles en las trancas a los vehículos de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental procediendo a la revisión de la documentación del conductor y del vehículo, así como verificar que se cumpla el rol de relevos en cumplimiento a los Artículos 4 y 11 del Decreto Supremo N° 420 de 3 de febrero de 2010.
- El deber legal de remitir de oficio a la ATT y al Viceministerio de Transportes, los informes por infracciones en la prestación del servicio de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental a objeto de que se disponga el inicio de las acciones, en cumplimiento al Artículo 13 del Decreto Supremo N° 420 de 3 de febrero de 2010 y del parágrafo I del Artículo 17 del Decreto Supremo N° 659.

### **A la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT y al Organismo Operativo de Tránsito**

El deber legal de controlar y sancionar a los operadores que incumplan los horarios programados de salida de la terminal, que transporten equipaje

y/o carga en los asientos desocupados del bus, que transporten pasajeros en los pasillos, buzones y cabina del bus, que realicen paradas no programadas, desvien el vehículo de su recorrido oficial o abandonarlo en plena carretera, por invasión de carril, por incurrir en negligencia en la verificación y aplicación de las normas técnicas y/o condiciones de seguridad en la prestación del servicio de transporte público automotor público terrestre de pasajeros en cumplimiento al Paragrafo II del Artículo 19 del Decreto Supremo N° 420 de 3 de febrero de 2010.

### **Direcciones Departamentales de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Beni y Santa Cruz**

El deber legal de proporcionar información de manera oportuna, completa y conforme lo solicitado por la Defensoría del Pueblo, en cumplimiento del Artículo 223 de la Constitución Política del Estado y el Artículo 22 de la Ley del Defensor del Pueblo N° 870.

### **Al Servicio General de Licencias para Conducir - SEGELIC**

Implementar la Escuela Pública de Conductores de Vehículos terrestres para la formación de conductores profesionales de conformidad a lo dispuesto por el Artículo 26 de la Ley N° 145 de 27 de junio de 2011, Ley del Servicio General de Identificación Personal y del Servicio General de Licencias para Conducir.

## **SUGERENCIAS**

### **A la Asamblea Legislativa Plurinacional**

En el marco de la atribución señalada en el Numeral 3 del Paragrafo 1 del Artículo 158 de la Constitución Política del Estado, se sugiere:

La modificación del párrafo V del Artículo 238 de la Ley General de Transporte N° 165 de 16 de agosto de 2011, a fin de incorporar como requisito obligatorio para los operadores de transporte, la implementación de Limitadores de Velocidad en

los buses del servicio Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros Interdepartamental calibrados a 100 km/h.

### **Al Servicio General de Licencias para Conducir - SEGELIC**

En conformidad a lo dispuesto por el Artículo 22 de la Ley N° 145 de 27 de junio de 2011, Ley del Servicio General de Identificación Personal y del Servicio General de Licencias para Conducir, se sugiere:

Modificar el inciso b) del Artículo 13 del Reglamento Técnico Operativo de Licencias para Conducir Vehículos Terrestres a fin de mantener coherencia con la secuencia obligatoria descrita en el Artículo 10 de la citada norma, como requisito necesario para postular a la categoría “C”.

# BIBLIOGRAFÍA

DÍAZ RICARDO, Tatiana (2009). Aspectos internacionales del derecho a la salud. Accesible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5619848.pdf>

SILVA MARTÍNEZ, Miguel (1972). Educación vial. Accesible en: <http://iris.paho.org/xmlui/bitstream/handle/123456789/10770/v77n1p31.pdf?sequence=1>

VILCHIS, Hugo; ITURRIOZ, Pedro (1986). Los accidentes de tránsito: una problemática actual, Salud Pública Mex., pág. 537-542. Accesible en: [saludpublica.mx/index.php/spm/article/download/403/392](http://saludpublica.mx/index.php/spm/article/download/403/392)

## ESTUDIOS E INFORMES

Organización Mundial de la Salud, OMS, (2018). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2018. Accesible en: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/)

Organización Mundial de la Salud, OMS, (2015). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2015. [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/es/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/es/)

Organización Mundial de la Salud (2015). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015: resumen. Accesible en: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Summary\\_GSRRS2015\\_SPA.pdf?ua=1](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf?ua=1)

Organización Mundial de la Salud (2014). Fortalecimiento de la legislación sobre seguridad vial: Manual de prácticas y recursos para los países. Accesible en: [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/207578/WHO\\_NMH\\_NVI\\_14.8\\_spa.pdf?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/207578/WHO_NMH_NVI_14.8_spa.pdf?sequence=1)

Organización Mundial de la Salud, OMS, (2018). Salve vidas – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial.  
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255308/9789243511702-spa.pdf?sequence=1>

Banco Interamericano de Desarrollo – BID (2013). Diagnóstico de seguridad vial 2013: Bolivia. <https://publications.iadb.org/es/publicacion/15430/diagnostico-de-seguridad-vial-2013-bolivia>

Organización Mundial de la Salud, OMS, (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen.  
Accesible en: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_es.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf)

## **NORMATIVA NACIONAL**

Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia  
Ley N° 264 de 31 de julio de 2012 Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana “Para una Vida Segura”.

Código Nacional de Tránsito - aprobado por Decreto Ley 10735 de 16/02/1973, elevado a rango de Ley por Ley N° 3988 de 18/12/2008.

Ley N° 165 General de Transporte de 16 de agosto de 2011.  
Decreto Supremo Nro. 071 de 9 de abril de 2009

Decreto Supremo N° 420 de 3 de febrero de 2010.

Decreto Supremo N° 659 de 6 de octubre de 2010.

Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

Decreto Supremo N° 29293 de 03 de octubre de 2017 – “Plan Nacional de Seguridad Vial en Carreteras 2007 – 2011”

Decreto Supremo N° 2079 de 13 de agosto de 2014 – “Plan Nacional de Seguridad Vial 2014 - 2018”

## **NORMATIVA INTERNACIONAL**

Resolución A/RES/58/289 de 11 de mayo de 2004 de la Asamblea General de Naciones Unidas

Accesible en:

[https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/media/news/en/unga\\_58\\_289\\_es.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/media/news/en/unga_58_289_es.pdf)

Resolución WHA 57.10 de 22 de mayo de 2004 de la 57ª Asamblea Mundial de la Salud

Accesible en: [http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf\\_files/WHA57/A57\\_R10-sp.pdf](http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA57/A57_R10-sp.pdf)

Asamblea General de Naciones Unidas, Resolución A/RES/64/255 de 10 de mayo de 2010 (Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020).

Accesible en: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-es.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf)

Asamblea General de Naciones Unidas A/64/540 de 2 de diciembre de 2009 (Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial). Accesible en: <https://undocs.org/es/A/64/540>

Resolución A/RES/60/5 de 25 de octubre de 2005 de la Asamblea General de Naciones Unidas. Accesible en: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/globalroadsafetyweek/docs/A-RES-60-5s.pdf>

Resolución A/RES/62/244 “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas el de 31 de marzo de 2008. Accesible en: [https://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/A-RES-62-244\\_ES.pdf](https://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/A-RES-62-244_ES.pdf)

Resolución A/64/255 de 2 de marzo de 2010. Accesible en: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-es.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf)

Organización Mundial de la Salud (OMS). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Accesible en: [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_spanish.pdf](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf)

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Accesible en: [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/spanish.pdf](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf)

## **PÁGINAS WEB CONSULTADAS**

OPS Bolivia (2004). Seguridad vial. Datos ofrecidos por la Organización Mundial de la Salud. Accesible en: [https://www.paho.org/bol/index.php?option=com\\_content&view=article&id=300:seguridad-vial-u-datos-ofrecidos-organizacion-mundial-salud&Itemid=481](https://www.paho.org/bol/index.php?option=com_content&view=article&id=300:seguridad-vial-u-datos-ofrecidos-organizacion-mundial-salud&Itemid=481)

Declaración del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, Michelle Bachelet, 28 de febrero de 2019. <https://www.ohchr.org/SP/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=24231&LangID=S>

OMS-OPS. Acerca de Seguridad Vial. Accesible en: [https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5163:about-road-safety&Itemid=39898&lang=es](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=5163:about-road-safety&Itemid=39898&lang=es)

Fundación MAPFRE (2013). Definición Seguridad Vial. Accesible en: <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/definicion-seguridad-vial.jsp>



# DELEGACIONES DEFENSORIALES DEPARTAMENTALES Y COORDINACIONES REGIONALES

## LA PAZ

Av. Mariscal Santa Cruz N° 1336, Zona Central, Edificio Lobima Piso 2 entre Colombia y Almirante Grau • Tel: 2113588

## COCHABAMBA

Calle 16 de Julio N° 680 Plazuela Constitución. • Tel: 4 4140745 - 4 4140751

## SANTA CRUZ

Calle Andrés Ibáñez N° 241 entre España y 21 de Mayo • Tel. 3 3113514 - 3 3338808  
3 3111673 (Int. 110) - 3 3111695 (Int. 110)

## SUCRE

Calle J.J. Pérez N° 602 Esq. Trinidad  
Zona San Roque • Tel: 4 6918054 - 4 6916115

## TARIJA

Calle Ingavi N° 789 Esq. Ramón Rojas, El Molino. • Tel: 4 6116444 - 4 6112441

## POTOSÍ

Av. Serrudo N° 143 casi Esq. Arce, interior Edif. Renovación. • Tel: 2 6120805 - 2 6124744

## ORURO

Calle Soria Galvarro N° 5212 entre Tupiza y León (Plaza de La Ranchería). • Tel: 2 5112471 - 2 5112927

## TRINIDAD

Calle Félix Pinto Saucedo N° 68 entre Nicolás Suárez y 18 de Noviembre. • Tel: 3 4652200 - 3 4652401

## COBIJA

Calle Cochabamba N° 86, detrás del templo de Nuestra Señora del Pilar. • Tel: 3 8423888 - 71112900

## EL ALTO

Av. Juan Pablo II Esq. Calle 6, N° 75 (Altura de la Cruz Papal). • Tel: 2 2112572 - 2 2112573

## DESAGUADERO

Avenida La Paz, Esq. Calle Ballivian (a una cuadra de la parada de minibuses y taxis), s/n, ex local Suipacha.

## CARANAVI - YUNGAS

Calle Tocopilla s/n, Edificio COSAPAC, Piso 1, Zona Central • Tel: 2 8243934

## VILLA TUNARI - CHAPARE

Calle Hans Grether N° 10 Villa Tunari. • Tel: 4 4136334

## PUERTO SUÁREZ

Av. 6 de Agosto N° 29, a media cuadra de la plaza principal 10 de Noviembre • Tel: 67290016

## MONTEAGUDO

Calle Bolívar N° 334-342 Barrio los Naranjos. • Tel. 4 6473352

## YACUIBA

Av. Santa Cruz s/n entre Juan XXIII y San Pedro. • Tel: 4 6822142 - 4 6827166

## LLALLAGUA

Calle Oruro N° 29 entre Bolívar y Cochabamba. • Tel: 2 5821538

## RIBERALTA

Av. Sucre s/n entre Vaca Díez y Antenor Vásquez. Barrio 18 de Noviembre. • Tel: 73993148



@DPBolivia



Defensoría del Pueblo Bolivia

La Paz Oficina Central C. Colombia N° 440, San Pedro. Teléfono (2) 2113600 - (2) 2112600

[www.defensoria.gob.bo](http://www.defensoria.gob.bo)  
Línea gratuita 800 10 8004



DEFENSORÍA DEL PUEBLO  
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA



Suecia  
Sverige