



DEFENSORÍA DEL PUEBLO
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Informe Defensorial



TRANSPORTE PÚBLICO INCLUSIVO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

*Una obligación desde la regulación y planificación
del nivel nacional y municipal del Estado*

2019 - 2020

AL ENCUENTRO CON EL PUEBLO



DEFENSORÍA DEL PUEBLO

ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

**TRANSPORTE PÚBLICO INCLUSIVO
PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD**

*Una obligación desde la regulación y planificación
del nivel nacional y municipal del Estado*

2019 - 2020

Informe Defensorial:

TRANSPORTE PÚBLICO INCLUSIVO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD
UNA OBLIGACIÓN DESDE LA REGULACIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL NIVEL
NACIONAL Y MUNICIPAL DEL ESTADO

Elaborado por:

Adjuntoría para la Vigencia y Ejercicio de Derechos Humanos de Niña, Niño,
Adolescencia, Mujeres y Poblaciones en Situación de Vulnerabilidad

Edición, corrección de estilo y diseño:

Adjuntoría de Promoción y Difusión de los Derechos Humanos

Impresión:

Naranja Print

Producción:

Defensoría del Pueblo

Oficina Central: Calle Colombia N° 440 - Zona San Pedro
Central (2) 2113600 - 2112600
Casilla 791

2019 - 2020

Resolución Defensorial N° DP/AVEDH/03/2020
La Paz, 3 de marzo de 2020

VISTOS:

El Informe Defensorial sobre: “TRANSPORTE PÚBLICO INCLUSIVO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD” realizado en el marco de una intervención integral, la información recolectada, los resultados obtenidos y el análisis realizado.

CONSIDERANDO:

Que, el Parágrafo I del Artículo 218 de la Constitución Política del Estado establece que la Defensoría del Pueblo es la institución encargada de velar por la vigencia, promoción, difusión y cumplimiento de los derechos humanos, individuales y colectivos, que se consagran 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, el Parágrafo I del Artículo 24, de la Ley N° 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 al 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 hábil de la emisión de la referida resolución.

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 N° 870 de 13 de diciembre de 2016.

RESUELVE:

PRIMERO: Aprobar el Informe Defensorial titulado "TRANSPORTE PÚBLICO INCLUSIVO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD".

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

Regístrese y Archívese.




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

ABREVIATURAS

AMTT:	Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito
ATT:	Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte
CCS TRANS:	Consejo Sectorial de Transportes
CDPCD:	Convención sobre los Derechos de Personas con Discapacidad de Naciones Unidas
CPE:	Constitución Política del Estado
CONALPEDIS:	Comité Nacional de la Persona con Discapacidad
CRPVA:	Certificado de Registro de Propiedad – Vehículo Automotor
DGTTFL:	Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre
PEBAU:	Plan de Eliminación de Barreras Arquitectónicas y Urbanas
FENACIEBO:	Federación Nacional de Ciegos de Bolivia
FEBOS:	Federación Boliviana de Sordos
FEBOLDIPSI:	Federación Boliviana de Discapacidad Psíquica
FEBOLDI:	Federación Boliviana de Discapacidad Intelectual
FEBOPDIF:	Federación Boliviana de Personas con Discapacidad Física
FEDJUVE:	Federación Departamental de Juntas Vecinales
GAD:	Gobiernos Autónomos Departamentales
GAM:	Gobiernos Autónomos Municipales
INE:	Instituto Nacional de Estadística
IBC:	Instituto Boliviano de la Ceguera

LSB:	Lengua de Señas Boliviana
NIT:	Número de Identificación Tributaria
MOPSV:	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
MJTI:	Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional
OACNUDH:	Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos
ODS:	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OMS:	Organización Mundial de Salud
PDES:	Plan de Desarrollo Económico y Social
PLANAST:	Plan Nacional Sectorial de Transporte
PMUS:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible
POA:	Plan Operativo Anual
RIEs:	Requerimientos de Información Escrita
RUAT:	Registro Único para la Administración Tributaria Municipal
SAC:	Servicio de Atención Ciudadana
SETRAM:	Servicio de Transporte Municipal
SIPRUNPCD:	Sistema de Registro Único Nacional de Personas con Discapacidad
SOAT:	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
SPMTCP:	Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros
STI:	Sistema de Transporte Integral
TIC:	Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

INDICE

PRESENTACIÓN	11
PRIMERA PARTE	
ASPECTOS GENERALES	15
1. ANTECEDENTES.....	15
2. JUSTIFICACIÓN.....	17
3. OBJETIVOS.....	20
3.1. Objetivo General.....	20
3.2. Objetivos Específicos.....	20
4. ALCANCE, MECANISMOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN Y METODOLOGIA.....	20
SEGUNDA PARTE	
OBLIGACIONES DEL ESTADO	25
1. MARCO NORMATIVO.....	25
1.1. Marco normativo internacional.....	25
1.2. Marco Normativo Nacional.....	27
1.2.1. Leyes.....	28
1.2.2. Decretos Supremos.....	30
1.2.3. Normas Administrativas emitidas por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.....	32
1.2.4. Normas Administrativas emitidas por la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transporte – ATT.....	32
1.2.5. Normativa subnacional.....	32
2. ROL DE LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS.....	34
2.3. MINISTERIO DE JUSTICIA Y TRANSPARENCIA INSTITUCIONAL.....	34
2.4. Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.....	34
2.5. COMITÉ NACIONAL DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD – CONALPEDIS.....	36
2.6. CONSEJO DE COORDINACIÓN SECTORIAL DE TRANSPORTE.....	36
2.7. AUTORIDAD DE REGULACIÓN Y FISCALIZACIÓN DE TELECOMUNICACIONES Y TRANSPORTE - ATT.....	37
2.8. GOBIERNOS AUTÓNOMOS MUNICIPALES.....	37

3. DATOS ESTADÍSTICOS DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA.....	38
4. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE.....	41
5. AGENDA PATRIÓTICA Y PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL 2016– 2020.....	42
5.1. Agenda Patriótica.....	42
5.2. Plan de Desarrollo Económico y Social – PDES 2016 - 2020.....	44
6. INFORMACIÓN EN MEDIOS DE COMUNICACIÓN.....	46

TERCERA PARTE

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN DEFENSORIAL.....	51
1. MINISTERIO DE JUSTICIA Y TRANSPARENCIA INSTITUCIONAL Y COMITÉ NACIONAL DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD, ENTIDADES COMPETENTES PARA LA PROMOCIÓN DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.....	51
2. TRANSPORTE PÚBLICO INTERDEPARTAMENTAL TERRESTRE INCLUSIVO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD.....	53
2.2. Ley N° 165, Ley General de Transporte.....	53
2.3. Normas emitidas por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.....	56
2.4. Planes con enfoque de transporte inclusivo de personas con discapacidad.....	62
2.5. Normas emitidas por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT.....	63
2.6. Registro de denuncias y procesos de información y sensibilización sobre derechos de personas con discapacidad.....	70
3. TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE URBANO INCLUSIVO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD.....	74
3.1. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.....	74
3.1.1. Normas emitidas por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.....	74
3.1.2. Servicio Público de Transporte Terrestre Urbano Directo.....	83
3.1.3. Planes con enfoque de transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad.....	86
3.1.4. Registro de denuncias y procesos de información y sensibilización sobre transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad.....	89
3.2. Gobierno Autónomo Municipal de El Alto.....	91
3.2.1. Normas emitidas por el Gobierno Autónomo Municipal del El Alto.....	91
3.2.2. Servicio Público de Transporte Urbano Directo.....	99
3.2.3. Planes con enfoque de transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad.....	102
3.2.4. Registro de denuncias y procesos de información y sensibilización sobre transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad.....	103
3.3. Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba.....	105

3.3.1. Normas emitidas por el Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba.....	105
3.3.2. Servicio Público de Transporte Urbano Directo.....	113
3.3.3. Planes con enfoque de transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad.....	116
3.3.4. Registro de denuncias y procesos de información y sensibilización sobre transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad.....	117
Registro de Denuncias.....	117
3.4. Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz de la Sierra.....	119
3.4.1. Normas emitidas por el Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz de la Sierra.....	119
3.4.2. Servicio Público de Transporte Urbano Directo.....	127
3.4.3. Planes con enfoque de transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad.....	128
3.4.4. Registro de denuncias y procesos de información y sensibilización sobre transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad.....	130

CUARTA PARTE

ANÁLISIS, CONCLUSIONES Y PLANTEAMIENTOS DEFENSORIALES.....	135
1. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES.....	135
1.1. Desconocimiento de la terminología respetuosa de derechos de las personas con discapacidad y del enfoque social de la discapacidad.....	135
1.2. Derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad al servicio público de transporte.....	140
1.3. Inclusión social e igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte.....	159
2. CONCLUSIONES.....	170
3. PLANTEAMIENTOS DEFENSORIALES.....	172
BIBLIOGRAFÍA.....	189
PÁGINAS WEB.....	191

PRESENTACIÓN

La limitación para el desplazamiento por falta de condiciones de accesibilidad en el transporte incide directamente en la vida de las personas con discapacidad, ya que su inclusión social depende en gran medida del servicio público de transporte que les brinde el Estado, de forma directa, indirecta o mixta. La mayoría de servicios públicos de transporte de pasajeros, genera inconformidad en las y los usuarios con y sin discapacidad por diferentes motivos; sin embargo, representa una complicación mayor, para las personas con discapacidad en general, personas con discapacidad físico-motora en particular, y en la mayoría de los casos, negación al servicio, para las personas usuarias de silla de ruedas.

La Defensoría del Pueblo, en el marco de su mandato constitucional y legal, ha definido en la gestión 2019-2020, contar con una Delegación Defensorial Especial para los Derechos de las Personas con Discapacidad, que con base en el trabajo conjunto y coordinado con las organizaciones de personas con discapacidad, ha abordado una problemática prioritaria de la población, como es el derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte, en condiciones de igualdad.

A partir de la recopilación y análisis de normas internacionales, nacionales y subnacionales, así como de instrumentos de planificación en la temática, se ha desarrollado la presente investigación para evidenciar si en nuestro país, se han establecido los cimientos normativos y de planificación para que de manera gradual se avance hacia el ejercicio pleno del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte en condiciones de igualdad por parte de personas con discapacidad.

Es importante señalar, que si bien el amplio paraguas normativo internacional, y las bases sobre condiciones de accesibilidad, se encuentran positivadas, tanto en instrumentos jurídicos internacionales vigentes en nuestro país como en la normativa nacional; el objeto de la investigación defensorial fue, además de evidenciar la ausencia de instrumentos de planificación que garanticen el ejercicio del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte de manera progresiva, brindar un análisis a profundidad sobre el desarrollo y aplicación a estas normas generales, toda vez que su aplicabilidad, está ligada indisolublemente y de manera transversal a toda la actividad del servicio público de transporte; es decir, i. Características de calidad que abarque condiciones de accesibilidad, ii. Disposiciones específicas sobre condiciones de accesibilidad en los vehículos de transporte e infraestructura de transporte, iii. Condicionamiento para la delegación y autorización de prestación del servicio público de transporte, al cumplimiento de las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, iv. Conductas prohibidas, sanciones preestablecidas y procedimientos para control, denuncia, procesamiento y

sanción, accesibles y efectivos, v. Procesos de información y sensibilización sobre los derechos de las personas con discapacidad, lenguaje inclusivo y buen trato a los diferentes actores involucrados en el servicio público de transporte, entre otras.

A su vez, este documento establece importantes pautas en torno a las características y supuestos, que se deben desarrollar por las entidades competentes, en particular sobre transporte interdepartamental (MOPSV - ATT) y transporte urbano (GAM), para que desde el ámbito normativo y de planificación la accesibilidad al transporte se implemente en el marco de los derechos de las personas con discapacidad.

Por todo lo expuesto, el presente trabajo defensorial tiene como finalidad contribuir en las acciones de vigencia y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, con un alcance en el ámbito del servicio público de transporte interdepartamental y urbano, terrestre de pasajeros, tomando como referencia, respecto del transporte urbano, a cuatro de los municipios de nuestro país con mayor población, y mayor registro de personas con discapacidad, que además constituirá la base metodológica, teórica y legal, para impulsar en adelante procesos de incidencia defensorial ante los restantes gobiernos autónomos municipales.



“*La accesibilidad es una condición previa para que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en la sociedad en igualdad de condiciones*”

Observación General N° 2 del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, respecto al Artículo 9 Accesibilidad, de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad



**1ra
PARTE**

**ASPECTOS
GENERALES**

PRIMERA PARTE

ASPECTOS GENERALES

1. ANTECEDENTES

La Constitución Política del Estado, asume y promueve, entre los principios ético-morales de la sociedad, el “suma qamaña” que significa “vivir bien”¹. Asimismo adopta como valores del Estado, entre otros, la igualdad, inclusión, dignidad, respeto, igualdad de oportunidades, equidad social y de género en la participación para vivir bien².

De igual forma establece como uno de los fines y funciones esenciales del Estado, constituir una sociedad justa y armoniosa, cimentada en la descolonización, sin discriminación ni explotación, con plena justicia social, para consolidar las identidades plurinacionales³, y por primera vez en la historia de Bolivia, incorpora en su contenido los derechos específicos de las personas con discapacidad.

El 15 de abril de 2009, el Estado boliviano, mediante Ley N° 4024, ratificó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo de las Naciones Unidas (CDPCD), debido a que este instrumento internacional, es compatible con los principios, valores, funciones esenciales y derechos de las personas con discapacidad establecidos en la Constitución.

La Convención de Naciones Unidas como instrumento amplio e integral tiene la finalidad de contribuir significativamente a la construcción de sociedades inclusivas y de respeto de los derechos de las personas con discapacidad, promover su participación, con igualdad de oportunidades, en los ámbitos civil, político, económico, social y cultural⁴, promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales de esta población, y promover el respeto de su dignidad inherente⁵.

1 Constitución Política del Estado, de 7 de febrero de 2009, Artículo 8.I.

2 Constitución Política del Estado, de 7 de febrero de 2009, Artículo 8.II.

3 Constitución Política del Estado, de 7 de febrero de 2009, Artículo 9.

4 Organización de Naciones Unidas, Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Preámbulo, inciso y).

5 Organización de Naciones Unidas, Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Artículo 1.

La ratificación de la Convención, significó para Bolivia un mayor desafío hacia la inclusión, un mayor reto para construir una sociedad inclusiva y respetuosa de los derechos humanos, donde las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones y oportunidades, ejerciten a plenitud sus derechos y puedan Vivir Bien sin discriminación alguna.

En ese propósito y siendo que el Estado boliviano desarrolló políticas públicas y emitió normativas para las personas con discapacidad, en el marco del Artículo 35 de la Convención, presentó al Comité sobre los Derechos de Personas con Discapacidad de Naciones Unidas (Comité), el “Informe inicial sobre las medidas adoptadas para el cumplimiento de la Convención”. De igual forma, las cinco (5) Federaciones Nacionales de Personas con Discapacidad, que comprenden la Federación Nacional de Ciegos de Bolivia (FENACIEBO), Federación Boliviana de Sordos (FEBOS), Federación Boliviana de Discapacidad Psíquica (FEBOLDIPSI), Federación Boliviana de Discapacidad Intelectual (FEBOLDI) y Federación Boliviana de Personas con Discapacidad Física (FEBOPDIF), presentaron al Comité, el “Informe Alternativo al Informe Inicial del Estado Plurinacional de Bolivia”.

El Comité de Naciones Unidas en sus sesiones 273 y 274, celebradas los días 17 y 18 de agosto de 2016 respectivamente, examinó el Informe Inicial del Estado Plurinacional de Bolivia, aprobando las observaciones finales sobre el referido informe en su 290 sesión, celebrada el 30 de agosto de 2016.

La aprobación de las Observaciones Finales al Informe Inicial del Estado Plurinacional de Bolivia del Comité (OFIIEPB), evidenció los diversos pendientes que existen en Bolivia para el cumplimiento de la Convención y por ende para el ejercicio pleno y efectivo de los derechos de las personas con discapacidad.

La Defensoría del Pueblo, como entidad encargada de velar por la vigencia, promoción, difusión y cumplimiento de los derechos humanos individuales y colectivos establecidos en la Constitución Política del Estado, las leyes y los instrumentos internacionales⁶, tiene entre sus funciones, velar por la observancia de los Tratados y Convenciones Internacionales sobre derechos humanos y promover su difusión y aplicación⁷, por lo que desde la gestión 2016 desarrolla acciones de seguimiento, monitoreo y acciones directas de incidencia para el cumplimiento de la Convención, principalmente a las Observaciones del Comité de 30 de agosto de 2016, para promover el ejercicio en condiciones de igualdad de los derechos de las personas con discapacidad en el Estado Plurinacional de Bolivia.

Al respecto, en la gestión 2018, la Defensoría del Pueblo realizó un relevamiento de información sobre el cumplimiento de la Convención y a las Observaciones del Comité, ante las instituciones públicas competentes y en coordinación con organizaciones de personas con discapacidad de todo el país, que permitió evidenciar como demandas prioritarias de la población, entre otras, i. Acceso a educación, ii. Cumplimiento del porcentaje mínimo de inserción laboral, iii. Proceso de calificación accesible y con celeridad iv. Acceso a la salud con calidad y considerando los diferentes tipos de discapacidad y v. Condiciones de accesibilidad en los espacios públicos, infraestructuras y los servicios de instituciones públicas y privadas; que impiden el ejercicio de los derechos de esta población en situación de vulnerabilidad.

Este trabajo, permitió a la Defensoría del Pueblo, además de realizar y registrar el seguimiento y monitoreo, determinar de manera coordinada con las organizaciones de personas con discapacidad una agenda priorizada de trabajo para desarrollar propuestas normativas, seguimiento a políticas públicas, investigaciones defensoriales, y otras acciones defensoriales, para incidir en la vigencia y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad; y en consecuencia la determinación de constituir la Delegación Defensorial Especial para los Derechos de las Personas con Discapacidad 2019-2020⁸, a fin de impulsar de manera específica y

⁶ Ley N° 870, de 13 de diciembre de 2016, del Defensor del Pueblo, Artículo 2.

⁷ Ley N° 870, de 13 de diciembre de 2016, del Defensor del Pueblo, Artículo 14 numeral 16.

⁸ Creación de la Delegación Defensorial Especial para los Derechos de las Personas con Discapacidad del 13 de marzo de 2019 hasta el 31 de diciembre de 2019, mediante Resolución Administrativa No. DP-RA N° 008/2019-2020 de fecha 7 de marzo de 2019 y Resolución Administrativa DP-RA N° 102/2019-2020 de 31 de diciembre de 2019, de ampliación de tiempo de la designación de Delegación Defensorial Especial para los Derechos de Personas con Discapacidad hasta el 31 de enero de 2020.

especializadas acciones de incidencia para la proyección y seguimiento al cumplimiento de normativa y políticas públicas relacionadas.

Es en ese entendido, que la Delegación Defensorial para los Derechos de las Personas con Discapacidad, entre otras acciones, esta gestión abordó la problemática identificada respecto a la falta de condiciones de accesibilidad en el servicio público de transporte terrestre de pasajeros, interdepartamental y municipal, desde el ámbito normativo y de planificación.

2. JUSTIFICACIÓN

El Artículo 3 de la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, ratificada mediante Ley N° 2344 de 26 de abril de 2002 (Convención Interamericana), establece que para lograr los objetivos de esta Convención, los Estados parte se comprometen a adoptar las medidas de carácter legislativo, social, educativo, laboral o de cualquier otra índole, necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad, entre las que se encuentran⁹:

- i. Medidas por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación de servicios de transporte.
- ii. Medidas para que los vehículos e instalaciones que se construyan o fabrique en el territorio del país, faciliten el transporte, comunicación y el acceso a personas con discapacidad.
- iii. Medidas para eliminar los obstáculos de transporte que existan, con la finalidad de facilitar el acceso y uso para las personas con discapacidad.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, reconoce la accesibilidad como un principio, a fin de que las personas con discapacidad puedan vivir de forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de su vida, al efecto, establece que los Estados parte deben adoptar medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, así como medidas para¹⁰:

- i. Identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso en el transporte.
- ii. Desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público.
- iii. Asegurar que las entidades privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad para las personas con discapacidad.
- iv. Ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad.

Así también, el Artículo 20 de la Convención, establece que el Estado debe asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, citando, entre otras; medidas para facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible.

⁹ Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, ratificada mediante Ley N° 2344, de 26 de abril de 2002, de 15 de abril de 2009, Artículo 3.

¹⁰ Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, ratificada mediante Ley N° 4024, de 15 de abril de 2009, Artículo 3.f) y 9.

La Observación General N° 2 del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, respecto al Artículo 9 Accesibilidad, de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, señala que la accesibilidad es una condición previa para que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en la sociedad en igualdad de condiciones, por cuanto sin acceso al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, las personas con discapacidad no tendrían iguales oportunidades de participar en sus respectivas sociedades.

Los numerales 28 y 29 de la Observación General N° 2¹¹, señalan que es necesario establecer normas mínimas de accesibilidad a los diversos servicios ofrecidos por entidades públicas y privadas para las personas con diferentes tipos de deficiencias *“Los Estados partes están obligados a aprobar y promulgar normas nacionales de accesibilidad y a supervisarlas. En caso de no contarse con legislación sobre la materia, el primer paso es aprobar un marco jurídico adecuado. Los Estados partes deben proceder a un examen exhaustivo de las leyes sobre la accesibilidad para identificar, vigilar y resolver las lagunas en la legislación y en la aplicación”*. *“29. Es útil generalizar el uso de las normas de accesibilidad que establecen los diversos ámbitos que han de ser accesibles, como el entorno físico en las leyes sobre construcción y planificación, el transporte en las leyes sobre transporte público aéreo, ferroviario, por carretera y acuático, la información y las comunicaciones, y los servicios abiertos al público. Sin embargo, la accesibilidad debe incorporarse también en las leyes generales y específicas sobre igualdad de oportunidades, igualdad y participación en el contexto de la prohibición de la discriminación por motivo de discapacidad. La denegación de acceso debe estar claramente definida como un acto de discriminación prohibido.”*

Así también, la Observación General N° 2 establece que se debe garantizar que todos los bienes y servicios de reciente adquisición sean plenamente accesibles para las personas con discapacidad, que las normas mínimas deben elaborarse en estrecha consulta con las personas con discapacidad y las organizaciones que las representan y que debe generalizarse el uso de las normas de accesibilidad que establecen los diversos ámbitos que han de ser accesibles, como el transporte en las leyes sobre transporte público por carretera y que la denegación de acceso debe estar claramente definida como un acto de discriminación prohibido.

Las Observaciones Finales al Informe Inicial del Estado Boliviano, refieren en los numerales 21 y 22, como preocupaciones del Comité y recomendación al Estado Boliviano que implemente planes de accesibilidad con metas y plazos medibles, así como sanciones por incumplimiento, asigne los presupuestos suficientes para implementar dichos planes y que los mismos puedan ser monitoreados y evaluados por las organizaciones de personas con discapacidad.

La Constitución Política del Estado establece que el Estado garantiza un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades, a ser desarrollado mediante ley, que determine que sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores¹²; asimismo, la norma constitucional, distribuye competencias exclusivas¹³ sobre transporte a los niveles nacional, departamental y municipal de gobierno¹⁴.

Respecto al derecho a la accesibilidad en el servicio público de transporte, la Constitución Política del Estado en concordancia con la Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad, establecen que en el marco del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad, el Estado Plurinacional de Bolivia garantiza el derecho a gozar de condiciones de accesibilidad que les permitan utilizar los servicios de transporte de manera autónoma con independencia de su condición de discapacidad¹⁵, a fin de garantizar el desarrollo de sus

11 Observación General N° 2 del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, respecto al Artículo 9 Accesibilidad, consultado en: <http://www.convenciondiscapacidad.es/observaciones/>

12 Artículo 76 de la Constitución Política del Estado

13 La competencia exclusiva, es aquella en las que un nivel de gobierno tiene sobre una determinada materia las facultades legislativa, reglamentaria y ejecutiva, pudiendo transferir y delegar estas dos últimas. Artículo 297 de la Constitución Política del Estado

14 Artículo 298 de la Constitución Política del Estado

15 Ley N° 223, de 2 de marzo de 2012, General para las Personas con Discapacidad, Artículo 17.

potencialidades individuales y su efectiva integración en la sociedad en los diferentes ámbitos de la vida, sin discriminación¹⁶.

De manera específica los artículos 37 y 48 de la Ley N° 223, establecen que el Estado definirá políticas públicas en materia de accesibilidad que garanticen el ejercicio pleno de este derecho, entre otros mandatos, señala que todos los Órganos del Estado Plurinacional, en sus diferentes niveles, instituciones públicas y privadas, deberán adecuar los medios de transporte para contar con condiciones de accesibilidad, de manera gradual, a partir de la Ley, es decir de la gestión 2012.

El servicio público de transporte debe ser brindado bajo los principios de accesibilidad y universalidad que supone que todas las usuarias y usuarios sin distinción alguna tienen el derecho de utilizar el sistema de transporte integral por el medio y modalidad que escojan, los mismos que deben contar con facilidades de acceso y estar en condiciones de equidad, calidad y seguridad¹⁷.

La naturaleza de los servicios públicos de transporte radica en que debe ser brindado a toda la población en general, sin distinción alguna; precisamente por ello se denomina servicio público, porque debe posibilitar su acceso a todas las personas con y sin discapacidad.

En ese contexto, las personas con discapacidad que conforme a las normas internacionales y nacionales cuentan con una protección jurídica reforzada, deben tener acceso a los servicios públicos de transporte en igualdad de condiciones que las demás.

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, se estima que mil millones de personas alrededor del mundo tienen uno o más impedimentos físicos, sensoriales, intelectuales o de salud mental, es decir alrededor del 15% de la población mundial.¹⁸

Los datos del Sistema de Registro Único Nacional de Personas con Discapacidad (SIPRUNPCD) del Ministerio de Salud y el Sistema Control de Afiliados (SICOA) del Instituto Boliviano de la Ceguera, reportan que en Bolivia se encuentran registradas 97.377 personas con diferentes tipos de discapacidad y de acuerdo a la información del INE, existen un total de 180.000 personas con dificultades permanentes grave o severa. Del total de la población con discapacidad registrada, 55 % varones y 45% mujeres, se tiene que el 60% requiere de ayudas técnicas para su movilidad, desarrollo de actividades de la vida diaria, educación, trabajo, información y comunicación. De igual forma, los registros establecen que el 65% de las personas con discapacidad tienen la condición en grados grave y muy grave.

Esta población con discapacidad y/o aquellas con dificultades permanentes grave o severas, se enfrentan día a día a barreras físicas, actitudinales, comunicacionales, que impiden su participación efectiva en los diferentes ámbitos de la vida, entre los cuales se encuentra el transporte, cuando los vehículos que brindan este servicio público, no reúnen condiciones técnicas de accesibilidad para las personas con discapacidad.

El ejercicio del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte, permite a las personas con discapacidad ejercer, en el marco de la indivisibilidad e integralidad, otros derechos como son el derecho a la educación, a la salud, al trabajo, al deporte, al esparcimiento, entre otros.

En ese entendido, el marco de las atribuciones constitucionales y legales de la Defensoría del Pueblo, de velar por la defensa, vigencia y ejercicio de los derechos humanos, se elaboró la presente investigación sobre desarrollo normativo e instrumentos de planificación, tendientes a garantizar el derecho a la accesibilidad en el servicio público de transporte terrestre de pasajeros interdepartamental y urbano de las personas con discapacidad, bajo

¹⁶ Artículo 71 de la Constitución Política del Estado

¹⁷ Ley N° 165, de 16 de agosto de 2011, General de Transporte, Artículo 6.a) y j).

¹⁸ The right to education for persons with disabilities. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. France, 2019. Pág. 1.

responsabilidad, del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte y Gobiernos Autónomos Municipales, respectivamente.

3. OBJETIVOS

3.1. Objetivo General

Evidenciar el desarrollo de medidas que garanticen el derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad en el servicio público de transporte terrestre, desde el ámbito normativo y de planificación, adoptadas por el nivel nacional de gobierno sobre transporte interdepartamental y nivel municipal de gobierno sobre transporte urbano.

3.2. Objetivos Específicos

- 3.2.1.** Evidenciar el desarrollo normativo que garantice el derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad en el servicio público de transporte terrestre interdepartamental.
- 3.2.2.** Evidenciar el desarrollo normativo que garantice el derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad en el servicio público de transporte terrestre urbano.
- 3.2.3.** Constatar medidas afirmativas adoptadas para garantizar el derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad al servicio público de transporte terrestre interdepartamental y municipal.
- 3.2.4.** Constatar la adopción de planes a nivel nacional y municipal, que contengan disposiciones sobre transporte inclusivo, accesibilidad y diseño universal, que garanticen de forma gradual, el derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad en el servicio público de transporte terrestre de pasajeros.

4. ALCANCE, MECANISMOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN Y METODOLOGÍA

La intervención defensorial se efectúa respecto del ámbito normativo y adopción de planes para el transporte público terrestre interdepartamental de pasajeros ante las entidades públicas competentes del nivel nacional de gobierno y para el transporte público terrestre urbano de pasajeros en cuatro (4) municipios con mayor población y con mayor cantidad de personas con discapacidad¹⁹, es decir: i. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, ii. Gobierno Autónomo Municipal de El Alto, iii. Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba y iv. Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz; aplicando la metodología de análisis documental y normativo.

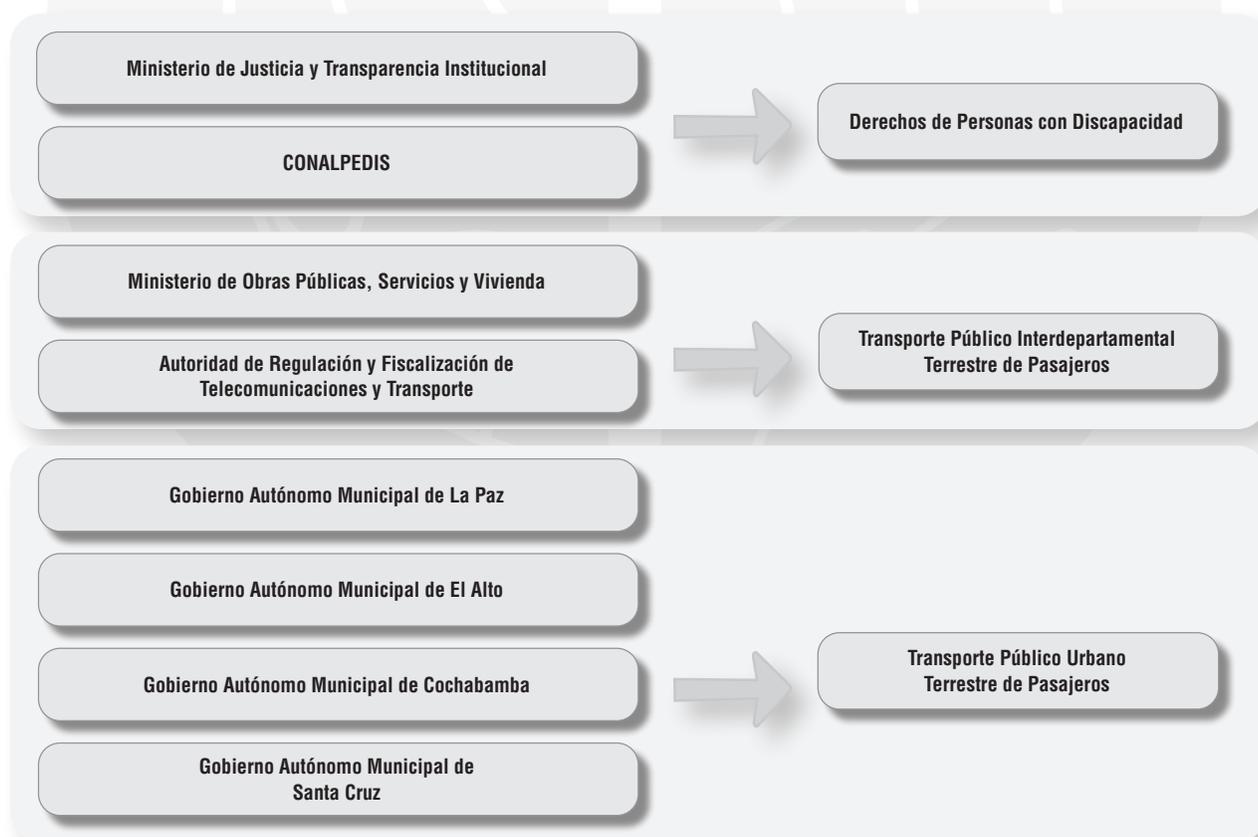
De acuerdo a datos del SIPRUNPCD y el IBC, se cuenta con la siguiente información sobre cantidad de personas con discapacidad registradas por departamento:

¹⁹ CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 2012: La Paz: 766.468, El Alto: 848.452, Cochabamba: 632.013, Santa Cruz: 1.454.539, consultado en: http://censosbolivia.ine.gob.bo/censofichacomunidad/c_listadof/listar_comunidades

Cuadro N° 1				
Departamento	Municipio	Datos de PcD Registradas	Datos de PcD Carnetizadas	Datos de PcD Visual (IBC)
La Paz		22.165	17.862	1.402
Santa Cruz		21.646	18.863	1.556
Cochabamba		12.475	10.697	820
Chuquisaca		9.209	7.625	425
Tarija		8.897	8.337	643
Potosí		6.521	4.611	489
Beni		4.872	4.336	419
Oruro		3.942	3.238	251
Pando		1.138	1.089	84

Fuente: Elaboración Defensoría del Pueblo, con base en los datos del SIRPUNPCD e IBC

La recolección de información normativa y de planificación, para la presente investigación defensorial, mediante requerimientos de información escrita, normativa municipal e información periodística, se aplicaron a los actores competentes de los diferentes niveles de gobierno en materia de transporte y discapacidad, de acuerdo al siguiente detalle:



La información institucional relevada a la fecha, mediante Requerimientos de Información Escrita dirigidos a autoridades nacionales y municipales, a objeto de obtener información oficial y fundamentada, se detalla a continuación:

NIVEL CENTRAL DEL ESTADO	ESTADO DE RESPUESTA
1. Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional.	Nota: CITE MJTI-DESP- N°512/19, Informe: MJTI-VIO-DGPCD N° 304/2019.
2. Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte.	Nota: ATT-DTRSP- N LP 1058/2019 y Nota: ATT-DTRSP- N LP1529/2019.
3. Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.	Nota: CAR/MOPSV/VMT/DGTTFL N° 1260/2019, copia de Nota: ATT-DTRSP-N LP 1059/2019 y Nota: CAR/MOPSV/VMT/DGTTFL N° 229/2019.
4. Comité Nacional de la Persona con Discapacidad	Nota: CONALPEDIS/303/2019 e Informe: CONALPEDIS/DE/AP/22/2019 y Nota CONALPEDIS/259/2019 e Informe CONALPEDIS/DE/AP/28/2019
GOBIERNOS AUTÓNOMOS MUNICIPALES	ESTADO DE RESPUESTA
1. Gobierno Autónomo Municipal de El Alto.	Nota: SMMUS/DPMUS/AL/002/2019; SMMUS/DMTP-WB/AL/N°024/2019; SMMUS/DRMU/URT/287/2019 Nota de reiteración de requerimiento de información sobre preguntas no atendidas, sin respuesta.
2. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.	Nota: DESP.GAMLN N° 1262/2019 e informes: SMM-DROM N° 020/2019; SMM-DPIM N°019/2019 y SMM-AL N° 026/2019. Nota de reiteración de requerimiento de información sobre preguntas no atendidas, sin respuesta.
3. Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz.	Nota: Dirección General OF. N° 1706/2019, Informe C.I. DTV.DPTO.T. N° 161/2019 e Informe: SEMURB CI N° 535/2019. Nota segunda de reiteración de requerimiento de información sobre preguntas no atendidas, sin respuesta.
4. Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba	Informes: D.D.PcD N° 471/19; D.T.P.N° 0209/2019; D.T.P. N° 352/2019 y DDPcD N° 883/19.

“ El Estado adoptará medidas de acción positiva para promover la efectiva integración de las personas con discapacidad en el ámbito productivo, económico, político, social y cultural, sin discriminación alguna ”

Constitución Política del Estado, 2009, Artículo 71, Parágrafo II

**2^{da}
PARTE**

**OBLIGACIONES
DEL ESTADO**

SEGUNDA PARTE

OBLIGACIONES DEL ESTADO

1. MARCO NORMATIVO

1.1. Marco normativo internacional

Declaración Universal de los Derechos Humanos

La Declaración Universal de los Derechos Humanos, adoptada el 10 de diciembre de 1948, en el Artículo 1, establece: *“Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos (...)”*.

El Artículo 2, refiere: *“Toda persona tiene los derechos y libertades proclamados en esta Declaración, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición (...)”*.

El Artículo 7, dispone: *“Todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja esta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación”*.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos

El Inciso c) del Artículo 25 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos consagra el derecho de todos los ciudadanos a tener acceso, en condiciones generales de igualdad, a las funciones públicas de su país.

Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas

El Artículo 5 de las Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas de 1993, establece: *“Los Estados deben reconocer la importancia global de las posibilidades de acceso dentro el proceso de logra la igualdad de oportunidades en todas las esferas de la sociedad. Para las personas con discapacidad de cualquier índole, los Estados deben establecer a) programas de acción para que el entorno físico sea accesible (...)”*.

Asimismo el citado Artículo, respecto al Inciso a) de acceso al entorno físico, señala: “1. Los Estados deben adoptar medidas para eliminar los obstáculos a la participación en el entorno físico. Dichas medidas pueden consistir en elaborar normas y directrices y en estudiar la posibilidad de promulgar leyes que aseguren el acceso a diferentes sectores de la sociedad, por ejemplo, en lo que se refiere a las viviendas, los edificios, los servicios de transporte público y otros medios de transporte, las calles y otros lugares al aire libre. (...)”. “3. Las medidas para asegurar el acceso se incluirán desde el principio en el diseño y la construcción del entorno físico (...)”.

Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad

La Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, ratificada por Ley N° 2344, de 26 de abril de 2002, en el numeral 1 del Artículo III, establece que para lograr los objetivos de la Convención, los Estados parte se comprometen a: “a) *Adoptar las medidas de carácter legislativo, social, educativo, laboral o de cualquier otra índole, necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad, incluidas las que se enumeran a continuación, sin que la lista sea taxativa:*

- a). *Medidas para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo, el transporte, las comunicaciones, la vivienda, la recreación, la educación, el deporte, el acceso a la justicia y los servicios policiales, y las actividades políticas y de administración.*
- b). *Medidas para que los edificios, vehículos e instalaciones que se construyan o fabriquen en sus territorios respectivos faciliten el transporte, la comunicación y el acceso para las personas con discapacidad;*
- c). *Medidas para eliminar, en la medida de lo posible, los obstáculos arquitectónicos, de transporte y comunicaciones que existan, con la finalidad de facilitar el acceso y uso para las personas con discapacidad (...)*”.

El Inciso b) del Numeral 2 del Artículo IV, establece que el Estado debe colaborar de manera efectiva en: “*El desarrollo de medios y recursos diseñados para facilitar o promover la vida independiente, autosuficiencia e integración total, en condiciones de igualdad, a la sociedad de las personas con discapacidad*”.

Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, ratificada por Ley N° 4024 de 15 de abril de 2009, en el Artículo 3, asume entre otros principios generales, el respeto de la dignidad inherente, la autonomía individual, la igualdad de oportunidades, la accesibilidad, la no discriminación, la participación e inclusión plena y efectiva en la sociedad de las personas con discapacidad.

El numeral 1 del Artículo 4 señala: “*Los Estados Partes se comprometen a asegurar y promover el pleno ejercicio de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas con discapacidad sin discriminación alguna por motivos de discapacidad. A tal fin, los Estados Partes se comprometen a: a) Adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos reconocidos en la presente Convención (...)*”.

El numeral 1 del Artículo 5 refiere: “*Los Estados Partes reconocen que todas las personas son iguales ante la Ley y en virtud de ella y que tienen derecho a igual protección legal y a beneficiarse de la Ley en igual medida sin discriminación alguna*”.

El numeral 1 del Artículo 9 establece: *“A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas (...).”*

El Artículo 20 sobre Movilidad Personal establece que *“Los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, entre ellas: “a) Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible (...).”*

Observación General No. 2 (2014) sobre el Artículo 9 Accesibilidad, de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, emitida por el Comité sobre Derechos de Personas con Discapacidad de Naciones Unidas

La Observación General N° 2, sobre Accesibilidad, contiene 48 puntos, estructurados en cuatro acápite (Introducción, Contenido Normativo, Obligaciones de los Estados y Relación con otros artículos); establece como hilo conductor del documento que *“La accesibilidad es una condición previa para que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en la sociedad en igualdad de condiciones. Sin acceso al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, las personas con discapacidad no tendrían iguales oportunidades de participar en sus respectivas sociedades.”*

1.2. Marco Normativo Nacional

Constitución Política del Estado

La Constitución Política del Estado, de 7 de febrero de 2009, en el Parágrafo I del Artículo 13 dispone: *“Los derechos reconocidos por esta Constitución son inviolables, universales, interdependientes, indivisibles y progresivos. El Estado tiene el deber de promoverlos, protegerlos y respetarlos”.*

Los numerales 1 y 5 del Artículo 70 establecen como derechos de las personas con discapacidad los siguientes: *“1. A ser protegido por el Estado. 5. Al desarrollo de sus potencialidades individuales”.*

Los párrafos II y III del Artículo 71, señalan: *“II. El Estado adoptará medidas de acción positiva para promover la efectiva integración de las personas con discapacidad en el ámbito productivo, económico, político, social y cultural, sin discriminación alguna. III. El Estado generará condiciones que permitan el desarrollo de las potencialidades individuales de las personas con discapacidad”.*

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

El Numeral 32, del Parágrafo II del Artículo 298 establece que son competencias exclusivas del nivel central del Estado el *“Transporte, terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento.”*

El Numeral 18 del Parágrafo I del Artículo 302, establece como una competencia exclusiva de los gobiernos autónomos municipales el *“Transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano”.*

1.2.1. Leyes

Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad, de 2 de marzo de 2012

La Ley N° 223, General para Personas con Discapacidad, de 2 de marzo de 2012, determina entre sus principios generales en el Artículo 4: *“1. Igualdad en Dignidad. Por el que las personas con discapacidad tienen la misma dignidad y derechos que el resto de los seres humanos; 2. No Discriminación. No se anula o afecta el reconocimiento, goce o ejercicio pleno de los derechos en base a cualquier forma de distinción, exclusión, restricción o preferencia, fundada en razón de su situación de persona con discapacidad; 3. Inclusión. Todas las personas con discapacidad participan plena y efectivamente en la sociedad en igualdad de oportunidades, en los ámbitos: económico, político, cultural, social, educativo, deportivo y recreacional; 4. Accesibilidad. Por el que los servicios que goza la sociedad puedan también acomodarse para ser accedidos por las personas con discapacidad, sin restricción alguna, sean arquitectónicas, físicas, sociales, económicas, culturales, comunicacionales.*

El Artículo 17 del mismo cuerpo legal, indica: *“El Estado Plurinacional de Bolivia garantiza el derecho de las personas con discapacidad a gozar de condiciones de accesibilidad que les permitan utilizar la infraestructura y los servicios de las instituciones públicas, privadas, espacios públicos, medios y sistemas de comunicación, tecnología y transporte, para su utilización y disfrute de manera autónoma con independencia de su condición de discapacidad y a exigir a las instituciones del Estado la adopción de medidas de acción positiva para el ejercicio de éste derecho”.*

El Artículo 37 dispone que: i. El Estado Plurinacional de Bolivia definirá políticas públicas en materia de accesibilidad que garanticen el ejercicio pleno de este derecho; ii. Todos los Órganos del Estado Plurinacional, en sus distintos niveles, instituciones públicas y privadas, deberán adecuar su estructura arquitectónica, sistemas, medios de comunicación y medios de transporte, de manera gradual, a partir de la promulgación de Ley, para garantizar la accesibilidad a las Personas con Discapacidad; y iii. Las nuevas construcciones, sistemas, medios de comunicación y medios de transporte deberán contar con las condiciones de accesibilidad establecidas por la Ley a partir de su promulgación.

El Parágrafo II del Artículo 48 señala: *“ d. En concordancia con las normas regulatorias aprobadas por la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes, las Asambleas Legislativas Departamentales y Concejos Municipales dictarán normas que garanticen accesibilidad para personas con discapacidad en los siguientes ámbitos”; “4. Beneficios extraordinarios y descuentos cuando se utilicen medios de transporte aéreo, fluvial, ferroviario, lacustre y terrestre, interdepartamental, provincial o interurbano para las personas con discapacidad y su acompañante, de acuerdo a reglamentación” y “g) Otras normas que faciliten accesibilidad a las personas con discapacidad”.*

Ley N° 045 Contra el Racismo y Toda Forma de Discriminación, de 8 de octubre de 2010

La Ley N° 045, Contra el Racismo y Toda Forma de Discriminación, de 8 de octubre de 2010, en el Artículo 281ter, refiere: *“La persona que arbitrariamente e ilegalmente obstruya, restrinja, menoscabe, impida o anule el ejercicio de los derechos individuales y colectivos, por motivos de sexo, edad, género, orientación sexual e identidad de género, identidad cultural, filiación familiar, nacionalidad, ciudadanía, idioma, credo religioso, ideología, opinión política o filosófica, estado civil, condición económica o social, enfermedad, tipo de ocupación, grado de instrucción, capacidades diferentes o discapacidad física, intelectual o sensorial, estado de embarazo, procedencia regional, apariencia física y vestimenta, será sancionado con pena privativa de libertad de uno a cinco años”.*

Ley N° 031, Ley Marco de Autonomías “Andrés Ibáñez”, de 19 de julio de 2010

La Ley Marco de Autonomías, como norma que establece los principios básicos y mandatos orientadores del régimen autonómico, se refiere en el Artículo 96 a la competencia de Transporte, en seis párrafos, de los cuales, los párrafos III al VI, fueron declarados inconstitucionales²⁰, no por el contenido mismo del precepto, sino por el vicio del órgano emisor de la legislación, debido a que el nivel central del Estado, no tiene facultad de legislar una competencia sobre la cual el titular de la facultad legislativa es otro nivel de gobierno.

En ese entendido, las disposiciones contenidas en el Artículo 96, respecto a las competencias exclusivas del nivel nacional del Estado en materia de transportes, relacionados a la investigación defensorial, establece que tiene la facultad de:

1. Formular y aprobar las políticas estatales, incluyendo las referidas a la infraestructura en todas las modalidades de transporte.
2. Proponer iniciativas normativas y ejercer y ejecutar mecanismos de financiamiento para proyectos en el sector.
3. Regular el transporte de acuerdo al Plan General de Desarrollo, establecer los parámetros o estándares técnicos mínimos y referenciales del transporte.
4. Ejercer competencias de control y fiscalización para los servicios de transportes de alcance interdepartamental e internacional.
5. Regular las tarifas de transporte interdepartamental.
6. Ejercer competencias exclusivas sobre el transporte por carretera y por ferrocarril de alcance interdepartamental e internacional de la red fundamental.

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

La Ley N° 165, General de Transporte, de 16 de agosto de 2011, en el Artículo 17, establece: *“Las diferentes modalidades de transporte estarán regidas por la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción: a) Autoridad competente del nivel central, entidad del Órgano Ejecutivo del nivel central que tienen atribuciones de emitir políticas, planificar, regular, fiscalizar y/o administrar la ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral – STI, además de aprobar planes y proyectos relativos al transporte y realizar otras actividades inherentes al sector en el marco de sus atribuciones y funciones específicas (...) c) Autoridad competente del nivel municipal, representante del órgano Ejecutivo del nivel municipal que emite políticas, planifica, regula, fiscaliza y/o administra la ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral – STI además aprueba planes y proyectos relativos al transporte y realiza otras actividades inherentes al sector en el marco de sus atribuciones y funciones específicas”*.

El Artículo 31, refiere: *“El nivel central del Estado establecerá una autoridad regulatoria competente, descentralizada para regular el Sistema de Transporte Integral – STI. II. Los gobiernos autónomos departamentales y municipales en el ámbito de sus competencias y su jurisdicción regularán el Sistema de Transporte Integral – STI. III. Las autoridades regulatorias en los diferentes niveles tendrán las siguientes atribuciones:*

1. Otorgar permisos y autorizaciones.
2. Promover y defender la competencia.
3. Realizar el seguimiento de obligaciones y fiscalización.
4. Resolución de conflictos.
5. Proteger los derechos de las usuarias y los usuarios, y operadores.

²⁰ Sentencia Constitucional N° 2055/2012 de 16 de octubre de 2012 Disponible en <http://www.icees.org.bo/wp-content/uploads/2013/02/SENTENCIA-CONSTITUCIONAL-PLURINACIONAL-2055.pdf> Consultado 23 de diciembre de 2019.

6. *Colectar y difundir información.*
7. *Intervención preventiva.*
8. *Aplicar sanciones por infracciones a la prestación del servicio de transporte.*
9. *Aprobar y verificar el régimen tarifario.*

El Artículo 36 establece 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 Parágrafo II del Artículo 49 dispone: *“Los operadores del servicio público de transporte y administradores de infraestructura en todas sus modalidades deberán otorgar descuentos de las tarifas aprobadas por la autoridad competente de acuerdo a normativa específica, a las siguientes personas; a) Con discapacidad calificada en los niveles grave o muy grave. (...) III. Para ser beneficiaria o beneficiario de dicho descuento, el pasajero deberá acreditar su condición a través de la presentación del documento extendido por la entidad competente”.*

El Artículo 50, establece que el régimen tarifario debe ser de conocimiento público, para lo cual las autoridades competentes deberán utilizar los medios de difusión más adecuados a efectos de transmitir de forma clara y oportuna la información a la población.

El Numeral 2 del Artículo 60, respecto a los fines del Sistema de Transporte Integra, señala: Seguridad, Calidad y Equidad. Respecto al fin de Equidad señala: *“Es la igualdad de condiciones de acceso de la población en general y en particular de adultos mayores, personas con discapacidad grave o muy grave, niñas, niños y otros casos especiales, así como de los operadores a la infraestructura, operaciones y servicios del Sistema de Transporte Integral – STI. Considerando los factores de accesibilidad, distancia, facilidad para conexiones, itinerarios, tiempo de espera, precio de pasajes y otros que faciliten el acceso de la población a la infraestructura y servicios de transporte”.*

1.2.2. Decretos Supremos

- Decreto Supremo N° 29894, de 7 de febrero de 2009

El Decreto Supremo N° 29894, de Estructura del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, de 7 de febrero de 2009, dentro de las atribuciones de la Ministra (o) de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en el Artículo 70, Inciso I) establece: *“Promover y aprobar las políticas y normas de autorizaciones de los títulos habilitantes y todo instrumento normativo idóneo de los servicios de transportes en sus diferentes modalidades, telecomunicaciones, tecnología de información y postal”.*

El Artículo 71, incisos c), l) y t) señalan respecto a las atribuciones del Viceministerio de Transportes: *“c. 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, l. Registrar a los operadores de transporte terrestre, fluvial, marítimo y lacustre, para mantener actualizadas las capacidades del parque de servicios de transporte y t. Otorgar a través de Resoluciones Administrativas, Tarjetas de Operaciones para el servicio de transporte terrestre”.*

El Artículo 83 respecto a las atribuciones del Viceministerio de Igualdad de Oportunidades, dependiente del Ministerio de Justicia y Transparencia institucional, señala, entre otras:

1. Formular, dirigir y concertar, políticas, normas, planes, programas y proyectos que promuevan la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, de niños, niñas, adolescentes, juventud, personas adultas mayores y personas con discapacidad.

2. Promover el cumplimiento de la Constitución Política del Estado y de instrumentos internacionales en los ámbitos de equidad de género, generacional y personas con discapacidad.
3. Proponer y coadyuvar en la incorporación del principio de la igualdad de oportunidades en las entidades territoriales autónomas.
4. Evaluar y monitorear a las entidades territoriales autónomas en la ejecución y cumplimiento de planes, programas y proyectos relativos a la equidad de género y a la igualdad de oportunidades.
5. Formular, concertar y ejecutar las políticas nacionales con las entidades territoriales autónomas, en la defensa, protección y promoción de los derechos de las mujeres, de niñas, niños, juventudes, personas adultas mayores y personas con discapacidad.
6. Coordinar, gestionar y supervisar en las entidades territoriales autónomas, la asignación de recursos económicos que permitan la ejecución de políticas, planes, programas y proyectos con enfoque de género y proyectos dirigidos a la niñez, adolescencia, juventud, personas adultas mayores y personas con discapacidad.

- Decreto Supremo N° 071, de 12 de febrero de 2009

El Artículo 16 de la norma, establece como atribuciones de la o el Ministro de Obras Públicas Servicios y Vivienda, adicionales a las establecidas en el D.S. 29894 y relacionadas con el objeto de la investigación defensorial:

a) Asumir las atribuciones conferidas a la Superintendencia General del Sistema Regulación Sectorial, en materia de telecomunicaciones y transportes; c) Fiscalizar, supervisar y vigilar la gestión y el cumplimiento de competencias y atribuciones de la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes y f) Promover, proyectar y ejecutar políticas de regulación, supervisión, fiscalización, seguimiento y control de las actividades de los servicios de Telecomunicaciones y Transportes.

Las competencias de la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes (actual Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes²¹), establecidas en el Artículo 17 del Decreto Supremo en análisis, relacionadas a la investigación defensorial, son:

- b) Otorgar, modificar y renovar títulos habilitantes y disponer la caducidad o revocatoria de estos. Para el efecto y en lo sucesivo, se entenderá por título habilitante a la autorización o derecho otorgado para la prestación o realización de actividades en los sectores de transportes o telecomunicaciones.
- d) 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.
- e) Aprobar y publicar precios, tarifas, derechos u otros de acuerdo con la normativa vigente, garantizando su correcta aplicación y asegurando que la información sustentatoria esté disponible y sea pública.
- h) Aplicar sanciones y/o medidas correctivas en los casos que corresponda.
- i) Conocer y procesar las consultas, denuncias y reclamaciones presentadas por toda persona natural y/o jurídica, en relación con las actividades bajo su jurisdicción.
- k) Proponer al Ministerio normas de carácter técnico y dictaminar sobre la normativa relativa a su sector, en el ámbito de su competencia.

El Artículo 19 establece como atribución de la o el Director Ejecutivo de la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes (actual Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes) tiene las siguientes atribuciones: j) Coordinar con los diferentes niveles de gobierno subnacional la regulación, fiscalización, control y supervigilancia de los servicios de Telecomunicaciones y Transportes.

²¹ Ley N° 164, Ley General de Telecomunicaciones, Tecnologías de Información y Comunicación

- Decreto Supremo N° 1893, de 12 de febrero de 2014

El Decreto Supremo N° 1893, Reglamento a la Ley N° 223 de Personas con Discapacidad, en el Artículo 32 dispone: *“El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a través del Viceministerio de Transporte, en coordinación con la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte - ATT, implementará planes y programas de accesibilidad y medios de transporte interdepartamental para las personas con discapacidad según lo establecido en la Ley N° 223”.*

El Artículo 33 respecto a la accesibilidad y adecuación de infraestructura, refiere: *“El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, mediante Resolución Ministerial emitirá la norma específica con referencia a la accesibilidad y adecuación de la infraestructura destinada al transporte, en el marco de sus atribuciones”.*

El Artículo 34 establece: *“La ATT, regulará las tarifas preferenciales de transporte interdepartamental, en el marco de sus competencias, a favor de las personas con discapacidad”.*

1.2.3. Normas Administrativas emitidas por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

- Reglamento Regulatorio para la modalidad de Transporte Terrestre de Pasajeros aprobado mediante Resolución Ministerial N° 266, de 14 de agosto de 2017.

1.2.4. Normas Administrativas emitidas por la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transporte – ATT

- Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR 0178/2013, de 21 de octubre de 2013, a través del que se aprueba la banda tarifaria estableciendo Tarifas Máximas y Tarifas Mínimas para los servicios de transporte público terrestre interdepartamental de pasajeros a nivel nacional.
- Reglamento de Infracciones y Sanciones para el Servicio de Transporte Automotor Público Interdepartamental de Pasajeros, aprobado mediante Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA TR 0303/11, de 28 de septiembre de 2011.
- Reglamento de Protección de los Derechos de Pasajeros y Usuarios de los Servicios de Transporte Automotor Público Terrestre y Terminales Terrestres, aprobada por Resolución Administrativa Regulatoria TR-0020/2011, de 14 de enero de 2011
- Resolución Administrativa Regulatoria N° TR-0334/2010, de 1 de julio de 2010
- Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RAR-TR LP 25/2018, de 10 de abril de 2018.

1.2.5. Normativa subnacional

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

- Ley Autonómica Municipal N° 071, de 25 de abril de 2014, Regula el Servicio Público Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros, prestado por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.
- Ley Municipal Autonómica N° 209, de 14 octubre de 2016, para las Personas con Discapacidad.
- Leyes Municipales Autonómicas de Transporte y Tránsito Urbano N° 15, 18, 149, 167, 199 y 324, de 4 de octubre de 2018.
- Decreto Municipal N° 15/2012, de 26 de noviembre de 2012, Reglamento Municipal del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros, Rutas y Recorridos.
- Decreto Municipal N° 026/2014, de 12 de septiembre de 2014, aprueba la Escala Tarifaria del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros

- Decreto Municipal N° 17/2017, de 4 de julio de 2017, Reglamento Municipal del Servicio Público de Transporte Individual o Exclusivo de Pasajeros.
- Decreto Municipal N° 32/2017, de 12 diciembre de 2017, Reglamenta la Ley Municipal Autonómica N° 209 para las Personas con Discapacidad.
- Decreto Municipal N° 34/2018, de 14 de diciembre de 2018, Reglamento Municipal del Régimen Sancionatorio en materia de Transporte Urbano, Estacionamientos de Paradas Momentáneas
- Resolución Ejecutiva N° 051/2016, de 19 de febrero de 2016.

Gobierno Autónomo Municipal de El Alto

- Ley Municipal de Transporte y Movilidad Urbana N° 010/2013, de 13 de mayo de 2013, modificada por la Ley N° 032 de 16 de octubre de 2013.
- Ley Municipal de las Personas con Discapacidad N° 457, de 28 de noviembre de 2017.
- Decreto Municipal N° 06/2013, de 21 de octubre de 2013, Reglamento Sancionatorio.
- Decreto Municipal N° 038/015, de 14 de mayo de 2015, Reglamento del Servicio Municipal de Transporte.
- Decreto Municipal N° 053/2016, de 31 de mayo de 2016, de Identificación y Registro de Transporte Público Urbano en el Municipio de El Alto.
- Resolución Administrativa N° 04/2015, aprueba la Tarifa del Servicio Municipal de Transporte.

Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba

- Ordenanza Municipal, N° 2998/2003, de 10 de abril de 2003, Reglamento Municipal para el Servicio de Transporte Público de Pasajeros.
- Ordenanza Municipal N° 3481, de 14 de octubre de 2005, de creación de la Unidad Municipal de Apoyo a las Personas con Discapacidad e Implementación de Servicios y Acciones Adicionales.
- Ley Municipal N° 193/2017, de Servicios de Transporte Escolar Gratuito para Niñas, Niños y Adolescentes con Discapacidad, de 9 de marzo de 2017.
- Decreto Municipal N° 003/2014, de 26 de febrero de 2014, establece las tarifas del Servicio de Transporte Público de Pasajeros.
- Decreto Municipal N° 092/2017, de 3 de noviembre de 2017, reglamenta la Ley Municipal de Servicio de Transporte Escolar Gratuito para Niñas, Niños y Adolescentes con Discapacidad.

Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz de la Sierra

- Ordenanza Municipal N°024/2010, de 10 de marzo de 2010.
- Ordenanza Municipal N° 029/2013, de 19 de abril de 2013.
- Ley Autonómica Municipal N° 125/2014, de 11 de noviembre de 2014, Ley Autonómica Municipal de Parques Especiales para Personas con Capacidades, en todas las áreas donde existan Parques Público y Privados en el Municipio de Santa Cruz de la Sierra.
- Ley Autonómica Municipal N° 1216, de 16 de octubre de 2019, Ley Autonómica Municipal General de Movilidad Urbana, Integral, Sostenible y Segura.
- Decreto Municipal N° 032, de 22 de octubre de 2019, Reglamento General de la Ley Autonómica Municipal General de Movilidad Urbana Integral, Sostenible y Segura.

2. ROL DE LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS

2.3. MINISTERIO DE JUSTICIA Y TRANSPARENCIA INSTITUCIONAL

El Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional, es la entidad a cargo de formular dirigir y concertar políticas, normas, planes, programas y proyectos de prevención, sanción y eliminación de toda forma de violencia hacia personas con discapacidad, y que promuevan la igualdad de oportunidades de esta población en situación de vulnerabilidad, en coordinación con las entidades territoriales autónomas y descentralizadas²².

En su estructura jerárquica, cuenta con una Dirección General de Personas con Discapacidad²³, dependiente del Viceministerio de Igualdad de Oportunidades, para la ejecución de las competencias en la temática²⁴ sobre, i. Promover el cumplimiento de la CPE y de instrumentos internacionales en el ámbito de personas con discapacidad, ii. Proponer y coadyuvar en la incorporación del principio de la igualdad de oportunidades en las entidades territoriales autónomas y evaluar, monitorear, coordinar y gestionar la ejecución y cumplimiento de planes, programas y proyectos dirigidos a la población con discapacidad, y iii. Formular, concertar y ejecutar las políticas nacionales con las entidades territoriales autónomas, en la defensa, protección y promoción de los derechos de las personas con discapacidad.

En ese entendido, el Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional, constituye la entidad del nivel central del Estado responsable de promover el cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad y transversalizar la temática y el principio de la igualdad de oportunidades de esta población en situación de vulnerabilidad, en los diferentes ámbitos como educación, salud, trabajo, vivienda, justicia, entre otros; así como asumir un rol de rectoría, para articular con los diferentes niveles de gobierno, a efectos de que las entidades territoriales autónomas desarrollen planes, programas y proyectos dirigidos a la defensa, protección y promoción de los derechos de las personas con discapacidad, en el marco de sus competencias constitucionales²⁵.

2.4. Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

La CPE establece que el Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades, y que la ley determinará que sea eficiente, eficaz y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores²⁶. Así también, en el marco del modelo de Estado descentralizado y con autonomías, la competencia de Transporte, esta otorgada como exclusiva, a los niveles de gobierno nacional, departamental y municipal²⁷.

Conforme establece la Constitución Política del Estado, la Ley N° 031, Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Bólvarez” y la Ley N° 165, Ley General de Transporte, es competencia exclusiva del nivel central del Estado, el transporte terrestre, aéreo, fluvial y otros, cuando alcance a más de un departamento, así como el control y fiscalización para los servicios de transporte interdepartamental e internacional²⁸.

La entidad del Órgano Ejecutivo competente para el ejercicio de esta competencia exclusiva en el nivel central del Estado, es el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), que rige el transporte terrestre interdepartamental, y tiene atribuciones de emitir políticas, planificar, regular, fiscalizar y/o administrar la

22 Incisos h. y k. del Artículo 80 del D.S. 29894 de 07 de febrero de 2009, modificado parcialmente por el D.S. 3058 de 22 de enero de 2017.

23 Artículo 79 del Decreto Supremo N° 29894 de 7 de febrero de 2009.

24 Incisos b., c., d., f. y h. del Artículo 79 del Decreto Supremo N° 29894 de 7 de febrero de 2009.

25 Numeral 30 del Parágrafo I del Artículo 300 y Numeral 39, del Parágrafo Primero del Artículo 302, de la CPE.

26 Artículo 76 de la Ley n° 165, Ley General de Transporte

27 Artículo 297, Parágrafo II, Numeral 32 del Artículo 298, Numeral 9, Parágrafo I del Artículo 300 y Numeral 18, Parágrafo I del Artículo 302 de la CPE

28 Numeral 32, Parágrafo II, Artículo 298 de la Constitución Política del Estado, en concordancia con el Numeral 7, Parágrafo I, Artículo 96 de la Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Bólvarez”, de 19 de julio de 2010 y Ley N° 165.

ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral – STI, además de aprobar planes y proyectos relativos al transporte y realizar otras actividades inherentes al sector en el marco de sus atribuciones y funciones específicas.

““En concordancia, el Artículo 70 del Decreto Supremo N° 29894, de 7 de febrero de 2009, de Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo, refiere como atribución del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda “I) Promover y aprobar las políticas y normas de autorizaciones de los títulos habilitantes y todo instrumento normativo idóneo de los servicios de transportes en sus diferentes modalidades, telecomunicaciones, tecnología de información y postal”, de igual forma, el Artículo 71 de la misma disposición normativa, refiere que el Viceministerio de Transportes tiene, entre otras, las atribuciones de:

“(…) c) 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.(…)””²⁹

Entre sus atribuciones adicionales, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, fiscaliza, supervisa y vigila la gestión y el cumplimiento de competencias y atribuciones de la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes (Actual Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte)³⁰.

El Artículo 25 de la Ley General de Transporte, establece como función y atribución de la autoridad competente, planificar, normar, regular y fiscalizar la seguridad, calidad y equidad del servicio, en concordancia con el principio de equidad del Sistema de Transporte Integral – STI, que se define como *“Es la igualdad de condiciones de acceso de la población en general y en particular de adultos mayores, personas con discapacidad grave o muy grave, niñas, niños y otros casos especiales,(…)”. Considerando los factores de accesibilidad, distancia, facilidad para conexiones, itinerarios, tiempo de espera, precio de pasajes y otros que faciliten el acceso de la población a la infraestructura y servicios de transporte”³¹*; y los artículos 28, 29 y 30, que definen las funciones i. normativa, ii, supervisora, iii. fiscalizadora y sancionadora.

Así también, es atribución de la autoridad competente, proteger y defender los derechos de las usuarias y los usuarios del STI, mediante el desarrollo de mecanismos y procedimientos para su cumplimiento³², y establecer estándares de calidad, seguridad, de operación, incentivando la incorporación de vehículos seguros, modernos y de capacidad acorde al servicio requerido³³.

El Artículo 32 del reglamento a la Ley General para Personas con Discapacidad, dispone que el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a través del Viceministerio de Transporte y en coordinación con la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte - ATT, implementarán planes y programas de accesibilidad y medios de transporte interdepartamental para las personas con discapacidad.

Respecto a la accesibilidad y adecuación de infraestructura, el Artículo 33 de la norma citada, establece que la entidad ministerial emitirá una norma específica con referencia a la accesibilidad y adecuación de la infraestructura destinada al transporte, mediante Resolución Ministerial.

²⁹ Defensoría del Pueblo. Informe Defensorial “Rol Estatal en el control de documentos como mecanismo de prevención de la Trata y Tráfico de Niñas, Niños y Adolescentes. Abril de 2019. P. 53.

³⁰ Artículo 16 del D.S. 071

³¹ Numeral 2 del Artículo 60 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

³² Artículo 17 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

³³ Artículo 216 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

2.5. COMITÉ NACIONAL DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD – CONALPEDIS

El Comité Nacional de la Persona con Discapacidad (CONALPEDIS), es la institución nacional de defensa de los derechos de las personas con discapacidad, encargada de la planificación estratégica en materia de discapacidad, tiene la naturaleza jurídica de una entidad descentralizada, bajo tuición del Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional³⁴,

Entre otras atribuciones para generar la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad, el CONALPEDIS, debe impulsar el ejercicio pleno de los derechos de las personas con discapacidad establecidos en instrumentos jurídicos internacionales y normativa nacional vigente y hacerlos exigibles ante las autoridades competentes.

En el ámbito de promoción y difusión, la entidad tiene competencia para promover y fomentar el enfoque de discapacidad bajo el modelo social de derechos, de inclusión y de respeto a la dignidad de las personas con discapacidad, mediante programas y campañas de sensibilización y concientización³⁵.

Como entidad técnica, especializada en materia de discapacidad, la norma ha previsto, que constituya el organismo de consulta y asesoría obligatoria para las dependencias del Órgano Ejecutivo que realicen programas y proyectos relacionados con las personas con discapacidad.

2.6. CONSEJO DE COORDINACIÓN SECTORIAL DE TRANSPORTE³⁶

El Consejo de Coordinación Sectorial de Transporte es la instancia de coordinación interinstitucional, liderizada por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través del Viceministerio de Transportes³⁷, como cabeza de sector.

El Consejo de Coordinación está conformado por representantes de las instituciones competentes del nivel central del Estado, representantes de las entidades territoriales autónomas y funciona con recursos obtenidos de las recaudaciones por concepto de regulación, de los diferentes niveles de gobierno. A través de sub-consejos participan del mismo, representantes de los operadores y sociedad civil organizada y según corresponda, participan del Consejo representantes de ministerios y viceministerios de otros sectores e instituciones relacionadas con el sector.

El Consejo tiene como funciones principales elaborar y evaluar el Plan Nacional Sectorial de Transporte, así como participar de forma periódica en el proceso de formulación y evaluación de una política consensuada del sector transporte.

Respecto de los niveles subnacionales, tiene la responsabilidad, desde el ámbito de planificación, coordinar la formulación del Plan Nacional Sectorial de Transporte y los programas departamentales y municipales de transporte con las entidades territoriales autónomas, y desde el ámbito normativo, compatibilizar la normativa de alcance nacional con la normativa emitida por los gobiernos autónomos departamentales, municipales e indígena originario campesinos.

De manera general, como instancia de coordinación interinstitucional en la temática de transporte, bajo responsabilidad de diferentes instituciones de los diferentes niveles de gobierno, tiene como atribución proponer normativa específica de alcance nacional relacionada al transporte en cualquiera de sus modalidades.

³⁴ Artículo 45 de la Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad

³⁵ Artículo 46 de la Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad

³⁶ Artículos 52 al 56 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

³⁷ D.S. N° 29894.

2.7. AUTORIDAD DE REGULACIÓN Y FISCALIZACIÓN DE TELECOMUNICACIONES Y TRANSPORTE - ATT

La Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte (ATT), constituye la autoridad regulatoria competente del Nivel Central del Estado, para regular el Sistema de Transporte Integral - STI³⁸.

Tiene entre otras atribuciones i. Regular, controlar, supervisar, fiscalizar y vigilar la prestación de los servicios y actividades por parte de las entidades y operadores, de transporte interdepartamental de pasajeros, ii. Aprobar y publicar precios, tarifas, derechos u otros de acuerdo con la normativa vigente, garantizando su correcta aplicación y asegurando que la información esté disponible y sea pública; iii. Aplicar sanciones y/o medidas correctivas en los casos que corresponda; iv. 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 v. Proponer al MOPSV normas de carácter técnico y dictaminar sobre la normativa relativa a su sector, en el ámbito de su competencia³⁹.

El rol de fiscalización, control y supervisión del servicio de transporte interdepartamental, debe enfocarse al cumplimiento del régimen tarifario que permita la inclusión social de poblaciones en situación de vulnerabilidad, y al cumplimiento de los estándares técnicos de calidad y seguridad, la reglamentación de la prestación del servicio y de la normativa específica.

La o el Director Ejecutivo de la ATT, tiene la atribución de coordinar con los diferentes niveles de gobierno subnacional la regulación, fiscalización, control y supervigilancia del servicio de transporte⁴⁰.

Como se citó en el acápite correspondiente respecto al MOPSV, la norma reglamentaria de la Ley General para Personas con Discapacidad, dispone que la entidad ministerial en coordinación con la ATT deben implementar planes y programas de accesibilidad y medios de transporte interdepartamental para las personas con discapacidad.

De manera específica, el reglamento de la Ley General para Personas con Discapacidad, establece que la ATT es la entidad competente para regular las tarifas preferenciales de transporte interdepartamental, para las personas con discapacidad⁴¹.

2.8. GOBIERNOS AUTÓNOMOS MUNICIPALES

Los Gobiernos Autónomos Municipales (GAM), tienen la competencia exclusiva de “*Transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano*”, de acuerdo a lo establecido en la Constitución Política del Estado⁴².

Asimismo, la Constitución Política del Estado define como competencia exclusiva del nivel municipal de gobierno, la promoción y desarrollo de proyectos y políticas para personas con discapacidad⁴³.

Como se desarrolló en el acápite de *Marco Normativo – Normas Subnacionales*, los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz, El Alto, Cochabamba y Santa Cruz han desarrollado normas sobre transporte urbano, mediante leyes, decretos, resoluciones ejecutivas, y en el caso del GAM Cochabamba, se rige aun, mediante ordenanzas municipales preconstitucionales; estas normas reglamentan e instituyen la autoridad competente del nivel municipal de gobierno, regulan tarifas de transporte urbano, regulan requisitos y procedimientos

38 Parágrafo I del Artículo 31 de la Ley N° 165, General de Transporte.

39 Inciso d del Artículo 17 del Decreto Supremo N° 071

40 Inciso j del Artículo 19 del Decreto Supremo N° 071

41 Artículo 34 del Decreto Supremo N° 1893.

42 Numeral 18, Parágrafo I del Artículo 302 de la CPE

43 Numeral 39, Parágrafo I, del Artículo 302 de la CPE

para la otorgación de autorizaciones, procedimientos y sanciones, así como en algunos casos, disposiciones específicas y medidas afirmativas para el acceso a este servicio público por la población con discapacidad. De igual forma, en los casos de los GAM de La Paz y El Alto han desarrollado leyes sobre derechos de personas con discapacidad y en el caso del GAM Cochabamba, cuenta con una Ordenanza municipal al respecto.

La Ley N° 165, Ley General de Transporte⁴⁴ establece que las diferentes modalidades de transporte, estarán regidas por la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción, que en el caso del nivel municipal de gobierno, es una representación del Órgano Ejecutivo del nivel municipal, destinado a emitir políticas, planificar, regular, fiscalizar y/o administrar la ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral – STI, además de aprobar planes y proyectos relativos al transporte y realizar otras actividades inherentes al sector en el marco de sus atribuciones y funciones específicas.

Asimismo, la norma referida dispone que la fiscalización del servicio de transporte automotor interdepartamental, interprovincial, intermunicipal y urbano, será realizada por la autoridad competente de acuerdo al área de jurisdicción, en coordinación con la Policía Boliviana y la sociedad civil organizada, a través de mecanismos, procedimientos, instrumentos y recursos humanos suficientes, enfocándose principalmente en: *“a. Fiscalización al cumplimiento del régimen tarifario vigente, así como a los estándares de calidad, comodidad y seguridad, además del cumplimiento de la normativa específica vigente.”*⁴⁵.

Respecto a las unidades de transporte urbano, el Artículo 259 de la Ley General de Transporte establece que la autoridad competente del nivel municipal, incentivará el transporte masivo y la incorporación de vehículos seguros, modernos, de capacidad acorde al servicio requerido y ambientalmente amigable.

La Disposición Transitoria Primera de la norma citada, señala que *“I. El ordenamiento normativo del nivel central del Estado, será en todo caso, supletorio al de las entidades territoriales autónomas. A falta de una norma autonómica se aplicará la norma del nivel central del Estado. II. Las competencias exclusivas deben ser asumidas obligatoriamente por las entidades territoriales autónomas, aplicando, a falta de norma específica del nivel central del Estado, lo dispuesto en la Constitución Política del Estado”*.

De forma específica, la ley sobre derechos de personas con discapacidad, establece que las Asambleas Legislativas Autónomas Municipales, en concordancia con las normas regulatorias aprobadas por la ATT deben dictar normas que garanticen accesibilidad para personas con discapacidad⁴⁶.

3. DATOS ESTADÍSTICOS DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

En Bolivia se han implementado diversas bases de datos y sistemas informáticos sobre datos de personas con discapacidad, entre las cuales se encuentran, la información del Instituto Nacional de Estadística (INE)⁴⁷, el Sistema del Programa de Registro Único Nacional de Personas con Discapacidad (SIPRUNPCD) administrado por el Ministerio de Salud⁴⁸, el Sistema de Control de Afiliados (SICOA) a cargo del Instituto Boliviano de la Ceguera (IBC)⁴⁹, la Plataforma Plurinacional de Información sobre Personas con Discapacidad “Eustaquio Moto Méndez” administrado por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social,⁵⁰ y el Sistema de Información de

⁴⁴ Inciso c) del Artículo 17 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte.

⁴⁵ Artículo 231 de Ley N° 165, Ley General de Transporte

⁴⁶ Artículo 48 de la Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad

⁴⁷ Creada mediante Ley del Sistema Nacional de Información Estadística, de 5 de noviembre de 1976.

⁴⁸ Creado por el Decreto Supremo N° 28521, de 16 de diciembre de 2005.

⁴⁹ Creado mediante la Ley de 22 de enero de 1957.

⁵⁰ Creado por el Decreto Supremo N° 3437 de 20 de diciembre de 2017.

Beneficios de Personas con Discapacidad Bolivia (SIBDIS-BOLIVIA)⁵¹, administrado por el CONALPEDIS; de los cuales se desarrollarán en el presente acápite, los tres primeros, considerando el objetivo de la investigación defensorial.

El **Instituto Nacional de Estadística (INE)**, como institución responsable de la dirección, planificación, ejecución, control y coordinación de las actividades estadísticas del Sistema Nacional de Información Estadística⁵², informó⁵³ con base en la Encuesta de Hogares 2018 que la población que cuenta con dificultades permanentes grave o severa, son un total de ciento ochenta mil (180.000) personas, de las cuales el 54.9% son mujeres y el 45,1% son varones.

De la información brindada se tiene que los datos del INE, son de personas con dificultades permanentes o severas y no así de la población con discapacidad, debido a que el INE, no contaría con dicha información, toda vez que el Sistema del Programa de Registro Único Nacional de Personas con Discapacidad (SIPRUNPCD) del Ministerio de Salud, tendría información estadística de personas con discapacidad a nivel nacional; sin embargo señalan que la información del Ministerio de Salud se habría generado con el objeto de dar seguimiento al pago del bono de personas con discapacidad, por lo que la misma que no reflejaría el número real de las personas con discapacidad⁵⁴. Afirmación que no se enmarca a lo establecido en la normativa vigente, sobre el alcance del SIPRUNPCD, que se abordará líneas abajo.

Asimismo el INE señaló que entre las principales dificultades del relevamiento de información de datos estadísticos de la población con discapacidad, se visualiza en la definición sobre limitaciones y deficiencias, debido a que el Ministerio de Salud maneja el concepto de discapacidad en base deficiencias físicas, mentales, intelectuales y sensoriales permanentes; y que el Grupo Washington no limita la discapacidad a una enfermedad o trauma sino que apunta a la incorporación de las personas a la esfera social⁵⁵.

El **Ministerio de Salud**, de acuerdo al Artículo 90 del Decreto Supremo N° 29894, de 07 de febrero de 2009, modificado en parte por los decretos supremos N° 3058 y N° 3070, tiene entre sus atribuciones promover políticas y programas de prevención, rehabilitación, capacitación y reinserción de las personas con discapacidad; en ese marco administra el Sistema del Programa de Registro Único Nacional de Personas con Discapacidad (SIPRUNPCD), que cuenta con información a nivel nacional sobre personas con discapacidad registradas y carnetizadas, desagregada por género, grupo de edad, tipo y grado de discapacidad, causas de discapacidad, según las ayudas técnicas requeridas de personas con discapacidad y otras.

De la revisión del SIPRUNPCD, se tiene que este sistema, cuenta con información sobre personas que tienen discapacidad física-motora, intelectual, auditiva, mental o psíquica y múltiple, y no así de personas con discapacidad visual, que son registradas por el Instituto Boliviano de la Ceguera.

De los datos registrados en el SIPRUNPCD⁵⁶, a nivel nacional, se tiene un total de 91.287 personas con discapacidad registradas y un total de 77.051 carnetizadas; existiendo un una diferencia de 14.236 personas entre registradas y carnetizadas. De acuerdo al Artículo 3 del Decreto Supremo N° 1893, Reglamento a la Ley General para Personas con Discapacidad, las personas carnetizadas pueden ejercer derechos de personas con discapacidad.

51 Inciso k del Artículo 46, de la Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad

52 Inciso b) del Artículo 5 de la Ley del Sistema Nacional de Información Estadística, de 5 de noviembre de 1976.

53 CITE: INE-DGE-DEIES N° 0758/19, de 26 de junio de 2019, elaborado por el Director General Ejecutivo Suplente del Instituto Nacional de Estadística

54 Instituto Nacional de Estadística, Nota con CITE: INE-DGE-DEIES N° 0758/19, de 26 de junio de 2019, Respuesta punto 5.

55 Instituto Nacional de Estadística, Nota con CITE: INE-DGE-DEIES N° 0758/19, de 26 de junio de 2019, Respuesta punto 3.

56 Página Web SIPRUNPCD, visitada 5 de enero de 2019, horas 16:30. <http://siprunpcd.minsalud.gob.bo/reports/hroRegistrados.aspx>

Del total de personas con discapacidad registradas a nivel nacional, el 55% son varones y el 45% mujeres. En cuanto al tipo de discapacidad, se tiene que la discapacidad física-motora constituye el 38%, la intelectual el 29%, la múltiple el 15%, la discapacidad auditiva el 10%, la mental o psíquica el 4% y la sensorial el 4%⁵⁷.

Asimismo, del total de personas con discapacidad registradas a nivel nacional, se advierte que el 51% tiene discapacidad grave, el 28% moderado, el 14% muy grave y el 7% leve⁵⁸. En relación a las personas con discapacidad que requieren ayudas técnicas, se tiene que el 60% requiere aparatos, equipos u otros dispositivos para la movilidad, las actividades de la vida diaria, aprendizaje y educación, trabajo, información y comunicación⁵⁹.

En cuanto a información estadística departamental, se tiene con mayor cantidad de personas con discapacidad registradas, al departamento de La Paz, con un total de 22.192 personas, seguido del departamento de Santa Cruz con un total de 21.962. Sin embargo, en cuanto a personas con discapacidad carnetizadas, el departamento con mayor número de población con discapacidad es el departamento de Santa Cruz, con un total de 19.072, seguidos por el departamento de La Paz, con 17.904 personas.

Asimismo, en cuanto al resto de los departamentos, se tiene la siguiente información estadística de personas con discapacidad registradas y carnetizadas:

Departamento	Total de PcD	PcD Registradas	PcD Carnetizadas
Cochabamba	12.488	12.488	10.774
Chuquisaca	9.227	9.227	7.650
Tarija	8.922	8.922	8.360
Potosí	6529	6529	4599
Beni	4892	4892	4352
Oruro	3937	3937	1089
Pando	1138	1138	1089

Elaboración propia, en base a datos del SIPRUNPCD

De acuerdo a la Resolución Ministerial N° 1127 de 22 de septiembre de 2010⁶⁰, emitida por el Ministerio de Salud, las personas con discapacidad en un porcentaje igual o mayor a 30% tienen acceso al carnet de discapacidad que otorga la condición de persona con discapacidad, el documento cuenta con una vigencia de cuatro (4) años y la o el usuario a fin de actualizar su calificación de discapacidad, debe llevar a cabo un proceso de re-evaluación, hasta dos meses antes del vencimiento del carnet de discapacidad⁶¹.

El **Instituto Boliviano de la Ceguera (IBC)**, creado por Ley de 22 de enero de 1957, tiene como atribución organizar censos y estadísticas relativas a la Ceguera⁶². Respecto a datos estadísticos, informó de manera

57 Página Web SIPRUNPCD, visitada 5 de enero de 2019, horas 16:45. <http://siprunpcd.minsalud.gob.bo/reports/regTipoDiscapacidad.aspx>

58 Página Web SIPRUNPCD, visitada 5 de enero de 2019, horas 17:00. <http://siprunpcd.minsalud.gob.bo/reports/regGradoDiscapacidad.aspx>

59 Página Web SIPRUNPCD, visitada 5 de enero de 2019, horas 17:15. <http://siprunpcd.minsalud.gob.bo/reports/rptAyuda.aspx>

60 Artículo 16 de la Resolución Ministerial No. 1127 de 22 de septiembre de 2010, Reglamento de Operaciones del Sistema de Información del Programa de Registro Único nacional de Personas con Discapacidad.

61 Ministerio de Salud, Nota con CITE: MS/VMSyP/DGPS/UDRHB/CE/380/2019 de 03 de julio de 2019

62 Inciso h. del Artículo 1 de la Ley sin numero de 22 de enero 1957.

escrita⁶³ que la actualización de datos de personas afiliadas al IBC, se efectúa una vez al año y con referencia a la actualización de otros datos como el cambio de nombre o apellido, incorporación de número alfanumérico, estado civil y otros, se realiza de acuerdo a la necesidad de cada caso.

Al respecto, el IBC informó sobre datos estadísticos registrados en el Sistema de Control de Afiliados (SICOA) a su cargo, señalando que un total de 6.090 personas con discapacidad visual (con ceguera legal) se encuentran registradas a nivel nacional, de las cuales 3.361 (55%) son varones y 2.729 (45%) son mujeres. Asimismo del total de registros efectuados, 4.409 (72%) son personas con ceguera total y 1.681 (28%) con baja visión.

De la información brindada por el IBC, respecto a datos de personas con discapacidad visual registradas a nivel departamental, se tiene la siguiente información:

Departamento	Santa Cruz	La Paz	Cochabamba	Tarija	Potosí	Chuquisaca	Beni	Oruro	Pando
Total de PcD Visual	1.556	1.403	820	643	489	425	419	251	84

Los datos estadísticos del SICOA, permiten advertir que los departamentos con mayor cantidad de personas con discapacidad visual son los departamentos de Santa Cruz, La Paz y Cochabamba, en su orden, al igual que los datos del SIPRUNPCD del Ministerio de Salud, en el que los departamentos con mayor cantidad de personas con discapacidad (física-motora, auditiva, intelectual, mental o psíquica y múltiple) son los tres departamentos nombrados.

En ese antecedente, de los datos registrados en el SICOA y el SIPRUNPCD, se puede establecer que en Bolivia se tienen registradas un total de 97.377 personas con diferentes tipos de discapacidad y de acuerdo a la información del INE, existen un total de 180.000 personas con dificultades permanentes grave o severa.

Del total de la población con discapacidad registrada, se tiene que el 60% requiere de ayudas técnicas para su movilidad, desarrollo de actividades de la vida diaria, educación, trabajo, información y comunicación. De igual forma, los datos presentados, establecen que el 65% de las personas con discapacidad tienen la condición en grados grave y muy grave.

Esta población con discapacidad y/o aquellas con dificultades permanentes grave o severas, se enfrentan día a día a barreras físicas, actitudinales, comunicacionales, que impiden su participación efectiva en los diferentes ámbitos de la vida, entre los cuales se encuentra el transporte, cuando los vehículos que brindan este servicio público, no reúnen condiciones técnicas de accesibilidad para las personas con discapacidad, máxime si se considera, que la accesibilidad al servicio público de transporte, constituye un presupuesto que permite el acceso al ejercicio de otros derechos.

4. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), también conocidos como Objetivos Mundiales, son un llamado universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible son una agenda inclusiva al año 2030, que tiene por finalidad erradicar la pobreza y el compromiso de no dejar a nadie atrás, para poner al mundo camino a un desarrollo más próspero y sostenible⁶⁴.

⁶³ Nota con CITE: IBC/DGE/380/2019 de 14 de junio de 2019

⁶⁴ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Agenda 2030, Naciones Unidas. En <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html> Consultado el 17 de diciembre de 2019

El Objetivo de Desarrollo Sostenible N°11, está relacionado a lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles; en la meta 11.2 establece que al año 2030, se debe proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, niñas y adolescentes, las personas adultas mayores y las personas con discapacidad.

El Objetivo de Desarrollo Sostenible 10, proyecta que al año 2030, se debe reducir las desigualdades, en y entre los países; tomando en cuenta no solo el crecimiento económico para reducir la pobreza, sino también las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental.

CUADRO N° 2		
OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLES (AGENDA 2030) NACIONES UNIDAS ⁶⁵		
ODS	LINEAMIENTOS	METAS
ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles	Lograr que las ciudades y los asentamiento humanos sean inclusivo, seguros, resilientes y sostenibles. El futuro que queremos incluye a ciudades de oportunidades, con acceso a servicios básicos, energía, vivienda, transporte y más facilidades para todos.	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
ODS 10: Reducción de las Desigualdades	Reducir la desigualdad en y entre los países. Las naciones más vulnerables continúan avanzando en el ámbito de la reducción de la pobreza. Sin embargo, aún existen desigualdades y grandes disparidades en el acceso a los servicios sanitarios y educativos y a otros bienes productivos. Existe un consenso cada vez mayor de que el crecimiento económico no es suficiente para reducir la pobreza si este no es inclusivo ni tiene en cuenta las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental.	Para 2030, potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición. Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de los resultados, en particular mediante la eliminación de las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y la promoción de leyes políticas y medidas adecuadas a este respecto.

Fuente: Elaboración propia en base a los datos proporcionados por la página de Naciones Unidas.

5. AGENDA PATRIÓTICA Y PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL 2016– 2020

5.1. Agenda Patriótica

El Estado Plurinacional de Bolivia, mediante Ley N° 650 de 15 de enero de 2015, eleva a rango de Ley, la Agenda Patriótica del Bicentenario 2025, que contiene trece (13) pilares de la Bolivia Digna y Soberana:

⁶⁵ "Los Objetivos de Desarrollo Sostenible". Agenda 2030, Naciones Unidas. En <http://www.nu.org.bo/agenda-2030/13912-2/> Consultado el 17 de diciembre de 2019.

1. Erradicación de la extrema pobreza.
2. Socialización y universalización de los servicios básicos con soberanía para Vivir Bien.
3. Salud, educación y deporte para la formación de un ser humano integral.
4. Soberanía científica y tecnológica con identidad propia.
5. Soberanía comunitaria financiera, sin servilismo al capitalismo financiero.
6. Soberanía productiva con diversificación y desarrollo integral, sin la dictadura del mercado capitalista.
7. Soberanía sobre nuestros recursos naturales con nacionalización, industrialización y comercialización, en armonía y equilibrio con la Madre Tierra.
8. Soberanía alimentaria a través de la construcción del saber alimentarse para Vivir Bien.
9. Soberanía ambiental con desarrollo integral, respetando los derechos de la Madre Tierra.
10. Integración complementaria de los pueblos con soberanía.
11. Soberanía y transparencia en la gestión pública bajo los principios del no robar, no mentir y no ser flojo.
12. Disfrute y felicidad plena de nuestras fiestas, de nuestra música, nuestros ríos, nuestra amazonia, nuestras montañas, nuestros nevados, nuestro aire limpio y de nuestros sueños.
13. Reencuentro soberano con nuestra alegría, felicidad, prosperidad y nuestro mar.

La Ley N° 650 encomienda al Órgano Ejecutivo, en coordinación con los Órganos Legislativo, Judicial y Electoral, entidades territoriales autónomas, universidades públicas, y demás instituciones públicas en general, que en el marco de sus competencias, garanticen el desarrollo e implementación de los trece (13) pilares de la Bolivia Digna y Soberana referidos.

Al respecto, los Pilares de Erradicación de la Extrema Pobreza y la Socialización y Universalización de los Servicios Básicos con Soberanía para Vivir Bien, constituyen el horizonte, de la problemática abordada en la presente investigación defensorial. Ver Cuadro N° 3.

CUADRO N° 3		
AGENDA PATRIÓTICA 2025 ⁶⁶		
PILARES	LINEAMIENTOS	METAS
ERRADICACIÓN DE LA EXTREMA POBREZA	La pobreza material se manifiesta en la ausencia de acceso a servicios básicos y condiciones dignas de vida. La pobreza social se manifiesta en la predominancia del individualismo sobre los valores comunitarios, y la pobreza espiritual se manifiesta en la promoción del consumismo, individualismo, discriminación y racismo.	<ul style="list-style-type: none"> • En Bolivia las instituciones y la sociedad combaten vigorosamente la discriminación y el racismo y promueven el respeto, la solidaridad y la complementariedad.

⁶⁶ 13 Pilares de la Bolivia Digna y Soberana, Agenda Patriótica 2025. Ministerio de Comunicación del Estado Plurinacional de Bolivia. En https://www.bcb.gob.bo/webdocs/enlaces/AgendaPatriotica_0.pdf Consultado 17 de diciembre de 2019.

CUADRO N° 3		
AGENDA PATRIÓTICA 2025 ⁶⁶		
PILARES	LINEAMIENTOS	METAS
SOCIALIZACIÓN Y UNIVERSALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS BÁSICOS CON SOBERANÍA PARA VIVIR BIEN	<p>La Constitución Política de Bolivia, determina que los servicios básicos, constituyen derechos humanos (...) es obligación del Estado Plurinacional de Bolivia, garantizar el pleno acceso del pueblo boliviano a estos servicios en condiciones equitativas y en equilibrio y armonía con la Madre Tierra.</p> <p>Los servicios básicos principalmente son el agua, el alcantarillado sanitario, servicios de salud y educación y acceso a infraestructura y formación deportiva. También se reconocen otros servicios fundamentales para las personas como la información, la comunicación telefónica, la energía eléctrica, luz, el internet y el conjunto de los sistemas de comunicación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El 100% de las bolivianas y los bolivianos están integrados a través de sistemas de comunicación vial, fluvial, aérea y satelital.

Fuente. Elaboración propia en base a datos proporcionados por la Agenda Patriótica 2025

5.2. Plan de Desarrollo Económico y Social – PDES 2016 - 2020

El Plan de Desarrollo Económico y Social 2016 – 2020, vigente en nuestro país, en el marco de la Ley N° 786 de 9 de marzo de 2016, constituye el marco estratégico de mediano plazo y de priorización de resultados y acciones para el logro de la Agenda Patriótica 2025 con un enfoque integral de planificación a partir del tratamiento de temas transversales de género, generacional e igualdad de oportunidades y de respeto a los derechos humanos, bajo la visión del Vivir Bien.

La política y programas sectoriales relacionados a los derechos de personas con discapacidad y transporte, tienen su fundamento en los pilares 1, 2, de acuerdo al siguiente cuadro.

CUADRO N° 4		
PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL 2016 – 2020 EN EL MARCO DEL DESARROLLO INTEGRAL PARA VIVIR BIEN ⁶⁷		
PILAR	META	RESULTADOS / ACCIONES
1. ERRADICAR LA POBREZA EXTREMA	Erradicación de la pobreza extrema material y reducción significativa de la pobreza moderada.	<ul style="list-style-type: none"> Se ha promovido el acceso de personas con discapacidad registradas en programas integrales de inclusión social basados en la comunidad. Acción: Impulsar programas de rehabilitación basados en la comunidad para la restitución y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.
	Combatir la discriminación y el racismo.	<ul style="list-style-type: none"> Instituciones estatales y privadas de servicio público previene, protegen y sancionan conductas de maltratos, racistas y discriminatorias. Acción: Sancionar las acciones de discriminación y racismo de acuerdo al marco legal. Acción: Desarrollar capacidades institucionales que permitan tener un desempeño adecuado y pertinente para la implementación y aplicación de la Ley N° 045 contra el Racismo y Toda Forma de Discriminación y de la Política del Estado Plurinacional de Bolivia. Acción: Eliminar las barreras que obstaculizan la plena participación política de las poblaciones vulneradas por racismo y/o discriminación, con acción afirmativa para las naciones y pueblos indígenas y otras poblaciones específicas.
2. UNIVERSALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS BÁSICOS Los Resultados previstos en este pilar están relacionados con la provisión de los servicios básicos de agua y saneamiento, telefonía móvil, internet, energía eléctrica, transporte en sus diferentes modalidades, viviendas dignas y gas domiciliario como se presenta a continuación.	El 100% de las bolivianas y los bolivianos están integrados a través de sistemas de transporte en sus diferentes modalidades.	<ul style="list-style-type: none"> Se concluirá con la construcción de 4.086 Km de tramos carreteros en (1. Dobles vías; 2. Corredor Bioceánico; 3. Corredor Norte – Sur; 4. Corredor Oeste – Norte; 5. Diagonal Jaime Mendoza; 6. Conexiones de Capitales de Departamento; 7. Integración de Regiones Productivas y la “Y” de la Integración; 8. Puentes y Accesos. Se ha avanzado en las gestiones para la construcción del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC) Brasil - Bolivia – Perú, que une el Puerto de Santos (Brasil) con el Puerto de Ilo (Perú). Se ha construido el tramo ferroviario para el transporte urbano en los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz, con la finalidad de articular las redes ferroviarias. Acción: Construir, ampliar, mejorar, mantener y/o equipar aeropuertos internacionales, nacionales y turísticos en el país, destinados a integrar los departamentos y municipios con zonas productivas y turísticas.

Fuente: Elaboración propia en base al Plan de Desarrollo Económico y Social 2016 - 2020

⁶⁷ Plan de Desarrollo Económico y Social 2016 – 2020 en el Marco del Desarrollo Integral para Vivir Bien. En <http://www.fndr.gob.bo/bundles/fndrdemo/downloads/pdes/pdes2016-2020.pdf> Consultado 17 de diciembre de 2019.

6. INFORMACIÓN EN MEDIOS DE COMUNICACIÓN

A través de los medios de comunicación se ha podido observar que existe una afectación a las personas con discapacidad por falta de accesibilidad al servicio de transporte público interdepartamental y urbano. A continuación se presentan las noticias más relevantes al respecto.

- “Marcha de personas con Discapacidad”, publicado en Opinión, en fecha 29 de noviembre de 2011. La noticia refiere que a pesar de la vigencia de leyes que reconocen los derechos de las personas con discapacidad, el sector todavía se encuentra excluido y carece de oportunidades para desarrollar sus capacidades. Es por ello, que el 15 de noviembre desde Trinidad parte la marcha de personas con discapacidad, pidiendo la aprobación de la Ley de Trato Preferente en la Asamblea Legislativa, dicha ley posee cuatro pilares que son el pedido del sector: inclusión laboral en entidades públicas y privadas, descuentos del 50% en tarifas de luz, agua, impuestos y transporte, y un bono.⁶⁸
- “Personas con discapacidad denuncian discriminación de algunos orureños”, publicado en La Patria, en fecha 17 de octubre de 2019. La noticia señala que la Federación Departamental de Personas con Discapacidad (FEDEPDIS), denuncia actitudes de discriminación hacia personas con discapacidad. Como es el caso de chóferes del transporte público que muchas veces no quieren brindar servicio a este sector de la población, otros hacen cobros excesivos de un pasaje más a personas con discapacidad.⁶⁹
- “Los Discapacitados lidian con la indiferencia del transporte”, publicado en El País en fecha 20 de marzo de 2015. La noticia señala que en la ciudad de Tarija, las personas con discapacidad, se ven afectadas al no contar con el servicio de transporte público, ya que lo chóferes no recogen a éstas personas, incumpliendo las Ordenanzas Municipales 114/96 y 019/2000, que señalan que las personas con discapacidad no deben pagar pasaje en micros y los dos primeros asientos son de exclusividad para personas con discapacidad y mujeres en estado de gestación.⁷⁰
- “Santa Cruz: Personas con discapacidad protestan por el nuevo transporte”, publicado en eju.tv, en fecha 09 de junio de 2015. La noticia señala que las personas con discapacidad realizaron una protesta en contra del transporte que no se acondiciona a sus necesidades, los nuevos buses de transporte público no reunirían las condiciones de brindar confort y seguridad.⁷¹
- “Personas con discapacidad exigen transporte público”, publicado en Correo del Sur, en fecha 20 de octubre de 2018. La noticia señala que las personas con discapacidad física exigen a la Alcaldía de Sucre, que implemente el servicio de transporte municipal, ya que se tendrían dificultades para utilizar los microbuses debido a que carecen de rampas elevadoras.⁷²
- “Los derechos de las personas con discapacidad”, publicado en Los Tiempos, Mirada Constitucional de José Antonio Rivera, de fecha 03 de marzo de 2016. La columna indica que al ser las personas con discapacidad un grupo social expuesto a altos índices de vulnerabilidad en el ejercicio de sus derechos, los Estados deben adoptar medidas pertinentes y necesarias para resguardar y proteger a este grupo social, garantizando el goce pleno y ejercicio efectivo, en condiciones de igualdad de todos sus derechos humanos.⁷³

68 En https://www.opinion.com.bo/articulo/editorial/marcha-personas-discapacidad/20111129003800387065_amp.html Consultado 17 de diciembre de 2019.

69 En <https://lapatriaenlinea.com/?nota=122824> Consultado 17 de diciembre de 2019.

70 En <https://www.elpaonline.com/index.php/noticiastarija/item/163812-los-discapacitados-lidian-con-la-indiferencia-del-transporte> Consultado 17 de diciembre de 2019.

71 En <http://eju.tv/2015/06/santa-cruz-personas-con-discapacidad-protestan-por-el-nuevo-transporte/> Consultado 17 de diciembre de 2019.

72 En https://correodelsur.com/local/20151020_personas-con-discapacidad-exigen-transporte-publico.html Consultado 17 de diciembre de 2019.

73 En <https://www.lostiempos.com/actualidad/opinion/20160303/columna/derechos-personas-discapacidad> Consultado 17 de diciembre de 2019.

- “El transporte público ¿es un servicio de calidad?”, publicado en Opinión, en fecha 27 de agosto de 2017. La Noticia denuncia que el transporte público no cumple con la Ley General de Transporte N° 165, por lo que la calidad en el transporte no es satisfactoria, no brinda eficiencia, eficacia, ni asegura condiciones de comodidad, adecuada atención, confiabilidad, mantención y conservación de los vehículos, así como niveles de contaminación permisible.⁷⁴
- “La Paz y sus diversas barreras contra las personas con discapacidad”, publicado en Fundación para el Periodismo, en fecha 28 de febrero de 2018. Describe cómo las personas con discapacidad se enfrentan a una serie de barreras, desde las topográficas hasta las actitudinales, que son las principales que deben ser cambiadas por medio de campañas de sensibilización. Durante el reportaje, una persona con discapacidad visual y su perro lazarillo, trataron de tomar un minibús, pero las negativas fueron bastantes, hasta que en sexto intento se utilizó la coerción y el chofer aceptó, sin embargo la misma persona cuenta la negativa que tuvo en el Pumakatari, bus de transporte municipal.⁷⁵
- “Denuncian que micreros cobran pasaje a personas con discapacidad en Tarija”, publicado en El Periódico, en fecha 13 de agosto de 2018. La noticia señala que chóferes del transporte público no están realizando el cobro diferenciado y en muchos casos ni siquiera suben a personas con discapacidad a sus vehículos. La Asociación de Padres de Familia, Tutores y Amigos de las Personas con Discapacidad denunció que el sector del autotransporte de la ciudad de Tarija vulnera los derechos de las personas con discapacidad.⁷⁶
- “Exigen infraestructura para personas con discapacidad”, publicado en Correo del Sur, en fecha 16 de octubre de 2019. La noticia refiere a las observaciones hechas por autoridades locales y de la Defensoría del Pueblo, respecto a la falta de infraestructura adecuada que permita la libre circulación para personas con discapacidad. El representante de la Defensoría del Pueblo, Edwin Martínez, refirió que el servicio de transporte público es una de las grandes debilidades para el libre tránsito de personas con discapacidad ya que “Cuando tienen que recoger a una persona en silla de ruedas, (los choferes) prefieren no parar porque es complicado”, explicó.⁷⁷

Asimismo, en el marco de la revisión periodista, se identificaron noticias sobre acciones positivas que se desarrollan para otorgar el servicio público de transporte a personas con discapacidad, que promueven condiciones de igualdad.

- “Discapacitados tienen pasajes gratis en el Transporte Libre”, publicado por Agencia de Noticias Fides, en fecha 03 de abril de 2003. La noticia señala que en el radio urbano e interprovincial, el transporte libre de Cochabamba no cobrará pasajes a las personas con discapacidad, además de tener un trato preferente.⁷⁸
- “La Línea 72 – 73 presentó su nuevo bus”, publicado y transmitido por Red Uno, en fecha 12 de diciembre de 2018. La noticia revela que la Línea 72 – 73 de transporte público en la ciudad de Santa Cruz, espera la aprobación de un nuevo bus para circular, que cuenta con un elevador para personas con discapacidad.⁷⁹

Así también, se identificó que “Estudiantes de Bolivia crean vehículo para personas con discapacidad física”, la noticia fue publicada en Universia, en fecha 12 de noviembre de 2014, y refiere que durante el Encuentro

74 En https://www.opinion.com.bo/articulo/opini-oacute-n/transporte-p-uacute-blico-iquest-es-servicio-calidad/20170827011200588121_amp.html Consultado 17 de diciembre de 2019.

75 En <https://fundacionperiodismo.org/la-paz-diversas-barreras-las-personas-discapacidad/> Consultado 17 de diciembre de 2019.

76 En <https://www.elperiodico-digital.com/2018/08/13/denuncian-que-micreros-cobran-pasaje-a-personas-con-discapacidad/> Consultado 17 de diciembre de 2019.

77 En https://correodelsur.com/local/20181016_exigen-infraestructura-para-personas-con-discapacidad.html Consultado 17 de diciembre de 2019.

78 En <https://www.noticiasfides.com/nacional/sociedad/discapacitados-tienen-pasaje-gratis-en-el-transporte-libre-280750> Consultado 17 de diciembre de 2019.

79 En <https://www.reduno.com.bo/nota/2018-12-10-21-0-0-la-linea-72-73-presento-su-nuevo-bus> Consultado 17 de diciembre de 2019.

Plurinacional de Investigación e Innovación productiva de institutos de educación superior técnica y tecnológica, el Instituto Tecnológico Jach'a Omasuyos, ideó un vehículo para personas con discapacidad física, que cuenta con adaptaciones y un accesorio plegado del cual puede valerse la personas con discapacidad para entrar al auto, un espacio grande permite que se pose la silla de ruedas y el cinturón de seguridad está cerca para que no haya impedimentos al momento de operar con él.⁸⁰



⁸⁰ En <https://noticias.universia.com.bo/actualidad/noticia/2014/11/12/1114870/estudiantes-bolivia-crean-vehiculo-personas-discapacidad-fisica.html>
Consultado 17 de diciembre de 2019.

“ Los medios de transporte de servicio público y de servicio privado de uso público deberán contar con las condiciones de accesibilidad a las Personas con Discapacidad y otras personas que tienen dificultades de interacción con el entorno. ”

*Anteproyecto de Ley de Accesibilidad Universal, Artículo 10.
(Accesibilidad en medios de transporte).*



**3^{ra}
PARTE**

**RESULTADOS de la
INVESTIGACIÓN
DEFENSORIAL**

TERCERA PARTE

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN DEFENSORIAL

DIAGNÓSTICO

1. Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional y Comité Nacional de la Persona con Discapacidad, entidades competentes para la promoción de los derechos de las personas con discapacidad

El Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional (MJTI), mediante la Dirección General de Personas con Discapacidad, tiene atribuciones de⁸¹:

- i. Promover el cumplimiento de la CPE y de instrumentos internacionales en el ámbito de personas con discapacidad.
- ii. Formular, dirigir y concertar políticas, normas, planes, programas y proyectos que promuevan la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad, en coordinación con las entidades territoriales autónomas y entidades descentralizadas.
- iii. Evaluar, monitorear, coordinar y gestionar la ejecución y cumplimiento de planes, programas y proyectos para la defensa, protección y promoción de los derechos de las personas con discapacidad.
- iv. Formular, concertar y ejecutar las políticas nacionales con las entidades territoriales autónomas, en la defensa, protección y promoción de los derechos de las personas.

El CONALPEDIS, como institución nacional de defensa de los derechos de las personas con discapacidad y encargada de la planificación estratégica en materia de discapacidad⁸², debe impulsar el ejercicio pleno de los derechos de las personas con discapacidad establecidos en instrumentos jurídicos internacionales y normativa

⁸¹ Incisos h. y k. del Artículo 80 del D.S. 29894 de 07 de febrero de 2009, modificado parcialmente por el D.S. 3058 de 22 de enero de 2017.

⁸² Artículo 45 de la Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad

nacional vigente y hacerlos exigibles ante las autoridades competentes, así como desarrollar acciones de promoción y difusión de los derechos de las personas con discapacidad⁸³.

En el marco de la investigación defensorial, se consultó al MJTI y al CONALPEDIS, sobre acciones desarrolladas para promover transporte inclusivo, desde el ámbito normativo, de planificación y procesos de información y sensibilización sobre la temática.

Desarrollo normativo

Ambas instituciones⁸⁴, de forma escrita, hicieron conocer que elaboraron un Anteproyecto de Ley de Accesibilidad Universal de manera conjunta, que tiene por objeto generar planes, guías y lineamientos generales en los diferentes Órganos y niveles del Estado que permitan crear las condiciones de accesibilidad universal en espacios urbanos, edificaciones de uso público, transporte público, servicios públicos, sitios turísticos, información y comunicación que garanticen la autonomía, la igualdad de oportunidades y la no discriminación a las personas con discapacidad y otras que tienen dificultad de interacción con el entorno; específicamente, el Capítulo I Sección IV del anteproyecto, contienen disposiciones sobre Accesibilidad en Medios de Transporte, de acuerdo a lo siguiente:

“Artículo 10. (Accesibilidad en medios de transporte). I. *Los medios de transporte de servicio público y de servicio privado de uso público deberán contar con las condiciones de accesibilidad a las Personas con Discapacidad y otras personas que tienen dificultades de interacción con el entorno.*

II. *Los operadores de los medios de transporte de servicio público y de servicio privado de uso público deberán brindar las facilidades necesarias para ingresar, desplazarse y descender de estos medios de transporte, además de un buen trato y preferente a las Personas con Discapacidad y otras personas que tienen dificultades de interacción con el entorno.*

III. *Los proveedores de medios de transporte de servicio público y de servicio privado de uso público deberán capacitar a su personal sobre la atención, buen trato y trato preferente a las Personas con Discapacidad y otras personas que tienen dificultades de interacción con el entorno y la utilización de ayudas técnicas”.*

Asimismo el citado Anteproyecto, en el Capítulo III, referente a guías y planes de accesibilidad universal y de gestión de riesgo, Artículo 19 (Planes de Accesibilidad), establece:

“I. *Las Entidades Territoriales Autónomas, en el marco de sus competencias y de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad elaborarán e implementarán Planes de Accesibilidad, que identifiquen y planifiquen las actuaciones para que los espacios y servicios privados de uso público, en edificaciones, medios de transporte, turismo, información y comunicación, que permitan condiciones de comodidad, seguridad, igualdad y autonomía de las Personas con Discapacidad y otras personas que tienen dificultades de interacción con el entorno”.*

Al respecto, el Anteproyecto de Ley de Accesibilidad Universal constituye un documento pendiente de análisis y tratamiento por las instancias pertinentes, por lo que el Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional y el CONALPEDIS deben efectuar las gestiones necesarias para promover su tratamiento ante las instancias competentes del Órgano Ejecutivo y Asamblea Legislativa Plurinacional.

⁸³ Artículo 46 de la Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad

⁸⁴ Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional (MJTI), mediante nota con CITE: MJTI-DESP- N°512/19, de 31 de julio de 2019, remitió el Informe MJTI-VIO-DGPCD N° 304/2019 y CONALPEDIS, mediante nota con Cite: CONALPEDIS/303/2019, de 27 de junio de 2019, remitió el Informe CONALPEDIS/DE/AP/22/2019

Planificación

Se recolectó información sobre la planificación que desarrolla en materia de discapacidad tanto el Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional y el CONALPEDIS que abarque la accesibilidad en el servicio público de transporte.

Al respecto, la entidad ministerial, no informó sobre planes, programas o proyectos promovidos en materia de transporte accesible para personas con discapacidad. De igual forma, al no contar con el Plan Multisectorial para el Desarrollo Integral de la Persona con Discapacidad aprobado, esta temática no ha sido abordada en los instrumentos de planificación en materia de discapacidad.

El CONALPEDIS informó que elaboró un Plan Nacional de Acciones de Implementación de las Recomendaciones emitidas por el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, el cual habría sido construido de manera participativa con las diferentes organizaciones de personas con discapacidad a nivel nacional, mismo que en su acápite IV.4 de acciones a desarrollar en el área de accesibilidad, establece “4.1.2. El Desarrollo de programas de capacitación, sensibilización con estímulos económicos (rebaja de impuestos) a vehículos de transporte público que adecuen y mejoren su servicio a personas con discapacidad”; sin embargo, el documento no cuenta con un instrumento jurídico de aprobación, plazos ni recursos para su ejecución.

Respecto a **denuncias** recibidas y acciones desarrolladas para su tratamiento, por ausencia de condiciones de accesibilidad y afectación del derecho de accesibilidad al transporte público automotor terrestre interdepartamental y urbano de personas con discapacidad, actos de discriminación, no otorgación de trato preferente a personas con discapacidad en el servicio público de transporte y otras relacionadas, el MJTI no registró ninguna denuncia en las últimas tres gestiones (2017,2018 y 2019), en el mismo sentido, el CONALPEDIS no brindó información sobre denuncias recibidas relacionadas en las dos solicitudes de información escrita específicas.

Procesos de información y sensibilización

Respecto a procesos de información y sensibilización el MJTI, informó que desarrolló en las gestiones 2016 y 2017, socialización de la normativa de discapacidad en los departamentos de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, mediante reuniones y talleres, dirigidos a conductores de transporte público, con la finalidad de que otorguen buen trato, se generen condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad y conozcan la norma que protege los derechos de la población en situación de vulnerabilidad. Por su parte, el CONALPEDIS en las dos oportunidades en la que se consultó de manera específica sobre el desarrollo de procesos de información y sensibilización en la temática de transporte inclusivo, no brindó información al respecto.

2. Transporte Público Interdepartamental Terrestre Inclusivo de Personas con Discapacidad**2.2. Ley N° 165, Ley General de Transporte**

La Ley General de Transporte, 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.

La Ley general en materia de transporte, establece disposiciones con enfoque de discapacidad, que se desarrollan en el presente informe y que constituyen el hilo conductor del análisis normativo que se realiza sobre accesibilidad de personas con discapacidad al servicio público de transporte.

Considerando que es una norma emitida en la gestión 2011, tiene como base la Ley de la Persona con Discapacidad⁸⁵ de 1995, así como el paraguas normativo de la CDPCD.

La norma dispone entre otros aspectos, que es atribución de la autoridad competente, proteger y defender los derechos de las usuarias y los usuarios del STI, mediante el desarrollo de mecanismos y procedimientos para su cumplimiento⁸⁶, entre los que se encuentran, los derechos a⁸⁷:

- i. Acceder en condiciones no discriminatorias, a la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros y carga.
- ii. Respeto hacia su dignidad humana, sin que sea discriminada o discriminado por razones de tipo social, racial, económico, de género, generacional, discapacidad, moral e ideológico.
- iii. A recibir un trato respetuoso y digno por parte de los operadores del servicio.
- iv. Recibir un servicio eficiente y confiable, en condiciones de comodidad, seguridad y respeto.
- v. A reclamar ante la autoridad competente cualquier deficiencia e irregularidad en la prestación del servicio.
- vi. A exigir por parte del operador el cumplimiento de las disposiciones normativas regulatorias, correspondientes al servicio de transporte prestado.

En caso de personas con discapacidad y sus acompañantes, la autoridad competente tiene la obligación de proteger y defender los siguientes derechos específicos:

- i. Descuentos en la tarifa.
- ii. A recibir un trato y atención preferencial.
- iii. Asistencia necesaria y facilitar su acceso al medio de transporte, por parte del operador y administradores de infraestructura.
- iv. Embarque de forma previa a cualquier otro pasajero.
- v. Utilización de asientos que estén próximos a los accesos, debidamente señalizados.
- vi. Contar con el espacio necesario para la comodidad del pasajero y la ubicación de bastones, muletas u otro equipo de apoyo.
- vii. Transporte gratuito y prioritario de silla de ruedas, camilla u otros equipos de apoyo a personas con discapacidad.

En resumen, la Ley General de Transporte, establece las siguientes disposiciones sobre transporte inclusivo:

⁸⁵ Ley N° 1678 de la Persona con Discapacidad de 15 de diciembre de 1995.

⁸⁶ Artículo 17 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

⁸⁷ Artículos 114, 118, 119 y 134 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

Regulación Nacional sobre Transporte Interdepartamental Inclusivo de PcD	
Ley 165, de 16 de agosto de 2011, Ley General de Transporte	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Principios de Accesibilidad, eficiencia y universalidad (Art. 6. a. d. y j.) - Otorgación de descuentos de tarifas aprobadas para personas con discapacidad grave y muy grave. (Art. 49.II.a) y Tarifas Solidarias o Especiales a “discapacitados” (Inciso c. Art. 227) - Trato Preferencial a PcD y sus acompañantes. (Art. 118 y 119.I). - Asistencia necesaria a PcD y facilitación en el acceso al medio de transporte. (Art. 118.II y 123). - Asientos preferenciales señalizados próximos a los accesos y asignación de espacios necesarios para la ubicación de bastones, muletas u otras ayudas técnicas. (Art. 118.II). - Embarque de forma previa a cualquier otro pasajero. (Art. 119.II). - Transporte gratuito de sillas de ruedas, camilla u otras ayudas técnicas de PcD. (Art. 121). - Imposibilidad de negar el transporte a pasajeros con discapacidad, salvo que el estado de salud del pasajero pueda agravarse con el viaje y que sus condiciones impliquen riesgos o perjuicios para los demás. (Art. 122) <p>Generales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los parámetros y estándares técnicos y de calidad para la prestación de los servicios de transporte, deben ser establecidos por la autoridad competente del nivel central, y servirán de referencia para que los Gobiernos Autónomos Departamentales y Municipales ajusten la calidad en la prestación de los servicios de transporte en el ámbito de su jurisdicción. (Art. 34.III.)
Control y supervisión	<ul style="list-style-type: none"> - El nivel central del Estado tiene competencia exclusiva para ejercer control y fiscalización para los servicios de transportes de alcance interdepartamental e internacional. (Art. 20.2.h). - La fiscalización, control y supervisión del servicio se enfoca al cumplimiento del régimen tarifario, de los estándares técnicos de calidad y seguridad, la reglamentación de la prestación del servicio y de la normativa específica. (Art. 242.III.).
Contravenciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - Establece como infracción, la negativa sistemática e indebida, de provisión del servicio o prácticas discriminatorias con respecto a la usuaria y el usuario. (Art. 39.V.e). - Establece como infracción, el incumplimiento de parámetros o estándares técnicos mínimos aprobados por la autoridad competente. (Art. 39.V.k). - Establece como infracción el incumplimiento total o parcial u obstaculización de los actos administrativos dictados por la autoridad competente. (Art. 39.VII.b). - Facultad de la Autoridad competente para establecer otro tipo de infracciones. (Art. 39.IX). - Las sanciones por infracciones serán aplicadas por la autoridad regulatoria, a operadores del servicio público de transporte y administradores de infraestructura. (Art. 31.III y 39.I). - Las infracciones en aplicación de los principios de graduación y proporcionalidad podrán ser sancionadas con: a) Apercibimiento; b) Multa pecuniaria; c) Suspensión temporal de operaciones; d) Multa pecuniaria y suspensión temporal de operaciones; e) Revocatoria de la autorización; f) Caducidad de las autorizaciones y revocatoria de las licencias en los casos que correspondan. (Art. 39.VIII). - El nivel central del Estado y ETAs impondrán sanciones al incumplimiento de los estándares técnicos. (Art. 233.e)
Procesos de información y sensibilización	<ul style="list-style-type: none"> - Las autoridades regulatorias de los diferentes niveles tienen la atribución de coleccionar y difundir información. (Art. 31.III.6) - Los operadores de transporte y administradores de infraestructura, al momento de iniciar el viaje, están en la obligación de explicar y transmitir a los pasajeros, aspectos de seguridad, los derechos y obligaciones de operadores y pasajeros. (Art. 100). - Los medios masivos de comunicación audiovisual o impresa, locales y nacionales deben asignar espacios gratuitos para la difusión de mensajes, spots, cuñas radiales u otros, sobre aspectos de educación vial y prestación de servicios de transporte público de acuerdo a solicitud de los diferentes niveles de gobierno. (Art. 101).

Los principios de accesibilidad, eficiencia y universalidad adoptados en la Ley N° 165, tienen la finalidad de asegurar el acceso al sistema de transporte integral en condiciones de igualdad, a todas las personas, por el medio y modalidad que escojan, para el ejercicio del derecho a la circulación.

Del análisis de las disposiciones contenidas relacionadas a transporte inclusivo de personas con discapacidad, se tienen las siguientes observaciones:

- El Artículo 49, tiene como nombre jurídico *Tarifas solidarias o especiales*, la denominación de solidaria es contraria a una medida afirmativa, que tiene como objeto prever condiciones de igualdad para el ejercicio de un derecho y no así, en base a solidaridad, beneficio o lastima.
La tarifa “solidaria” aplica únicamente a personas con discapacidad grave y muy grave, haciendo una diferenciación de trato respecto de todas las personas con discapacidad, que deben ejercer en igualdad de condiciones sus derechos; en ese entendido, y a luz de la CDPCD, esta medida afirmativa, debería ampliarse si no es a todas las personas con discapacidad registradas, a todas las personas con discapacidad que cuentan con carnet de discapacidad emitido por el SIPRUNPCD y el IBC. En este caso, la ampliación sería a una parte de las personas con discapacidad moderada⁸⁸. La tarifa diferenciada deberá considerarse de igual forma para la o el asistente personal de personas con discapacidad.
- En el Artículo 118, referido a asistencia y facilitación en el acceso al medio de transporte, asientos señalizados próximos a los accesos, espacio necesario para la comodidad del pasajero y ubicación de ayudas técnicas, se debe regular sobre asistencia animal, a efectos de su permisibilidad para el ingreso, gratuidad en el traslado y condiciones adecuadas para el acompañamiento a la Persona con Discapacidad. Al respecto, el Artículo 16 de la anterior Ley N° 1678, de 15 de diciembre de 1995, abrogada por la Ley N° 223, establecía que “Las empresas de transporte terrestre, aéreo, lacustre y fluvial, sean públicas o privadas, darán las máximas facilidades a las personas con discapacidad para llevar consigo y sin recargo alguno, sus equipos biomecánicos, las sillas de ruedas y otros implementos necesarios, así como perros lazarillos.”
- En el Artículo 121, se deberá diferenciar cuando se trate de una persona con discapacidad y una persona enferma, toda vez que la norma infiere que la gratuidad abarca a personas con discapacidad o personas enfermas como sinónimo.
- Se debe modificar el alcance del Artículo 122, con la finalidad de evitar trato diferenciado negativo a personas con discapacidad o personas con necesidades especiales, toda vez que la verificación del estado de salud, la posibilidad de agravarse y la consecuencia de constituir un riesgo o perjuicio para los demás pasajeros, es aplicable a todas las usuarias y usuarios del servicio.
- Se debe modificar en el Inciso c. del Artículo 227, respecto a principios tarifarios, interponiendo la condición de persona a la terminología sobre poblaciones en situación de vulnerabilidad, es decir: *personas adultas mayores, personas con discapacidad, niñas, niños y adolescentes y otros*.

2.3. Normas emitidas por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

Sobre desarrollo normativo, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV)⁸⁹, informó de manera escrita que se desarrollaron los reglamentos específicos para los diferentes tipos de transporte, siendo estos:

1. Reglamento Regulatorio para el Transporte Ferroviario, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 027, de 30 de enero de 2017.
2. Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Acuático aprobado mediante Resolución Ministerial N° 029, de 30 de enero de 2017.

⁸⁸ Artículo 24 de la Resolución Ministerial No. 1127 de 22 de septiembre de 2010, Reglamento de Operaciones del Sistema de Información del Programa de Registro Único nacional de Personas con Discapacidad.

⁸⁹ Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), mediante nota con CITE: CAR/MOPSV/VMT/DGTTFL N° 1260/2019, de 16 septiembre

3. Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Aéreo, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 030, de 30 de enero de 2017.
4. Reglamento Regulatorio para la modalidad de Transporte Terrestre de Pasajeros, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 266, de 14 de agosto de 2017.

Los reglamentos regulatorios sobre transporte ferroviario, acuático y aéreo, contienen disposiciones relacionados al servicio de transporte para personas con discapacidad, de acuerdo al siguiente detalle:

CUADRO N° 5	
DISPOSICIONES EMITIDAS POR EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA SOBRE TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, EN LAS MODALIDADES: FERROVIARIO, ACUÁTICA Y AÉREA	
Modalidad de transporte	Disposiciones específicas para personas con discapacidad
Ferroviano	El Artículo 13 del Reglamento, establece el trato preferente hacia las personas con discapacidad y/o necesidades especiales, así como brindarles la asistencia necesaria y facilitar el acceso físico y ubicación en el tren, preferentemente destinando los dos primeros asientos de cada categoría del tren.
	El Artículo 14, establece que el operador debe brindar descuento en la emisión de los boletos con tarifas máximas de referencia a personas con discapacidad, conforme los porcentajes dispuestos y requisitos establecidos en la normativa específica para cada caso.
	El Artículo 15, señala que los pasajeros con discapacidad tendrán el derecho a embarcar el coche del tren en forma previa a cualquier otro, con 20 minutos de anticipación, y se verá conveniente desembarcarlo primero o al final del resto de los pasajeros.
	El Artículo 17, refiere que la silla de ruedas, camilla u otro equipo que requieren los pasajeros con discapacidad o enfermos, serán transportados en la bodega del tren como equipaje prioritario y sin costo adicional.
	El Artículo 18, menciona que las personas con discapacidad visual que usen perros lazarillos, tienen el derecho al transporte gratuito en el furgón de carga previa presentación del certificado de sanidad correspondiente.
	El Artículo 44, señala que los pasajeros deben cumplir con la obligación de informar al operador si viaja con una persona con discapacidad con el objetivo de que se brinde la asistencia correspondiente.
Acuático	<p>El Artículo 9, establece que dentro de las obligaciones de los operadores se encuentra el prestar servicio con amabilidad, cordialidad y sin discriminación. Asimismo, facilitar el embarque y desembarque de personas con discapacidad.</p> <p>El Artículo 10 señala que dentro de las obligaciones de los operadores portuarios se encuentra priorizado el colaborar con la atención de las personas con discapacidad. Por otra parte menciona que se debe contar con la infraestructura portuaria adecuada, que cumpla con todas las disposiciones nacionales e internacionales.</p> <p>El Artículo 16, señala que el operador debe dar preferencia en la atención a usuarios con discapacidad y otras de necesidades especiales. Asimismo debe brindar la asistencia necesaria y facilitar su acceso y ubicación en los asientos preferenciales señalizados cercanos a la puerta de ingreso además de asignarles un espacio necesario para la ubicación de silla de ruedas y otro equipo especial.</p>

Aéreo	<p>El Artículo 23, establece que el operador aéreo debe brindar descuento en la emisión de boletos para rutas nacionales a usuarios con discapacidad y personas adultas mayores sobre la tarifa máxima de referencia, en conformidad con los porcentajes dispuestos en normativa específica para cada caso.</p> <p>El Artículo 25, señala que dentro de las obligaciones de los administradores aeroportuarios, se encuentra contar con la infraestructura y equipos necesarios para la atención a personas con discapacidad (señalan de manera equivocada como personas con capacidades diferentes) hasta que concluyan las operaciones o de forma permanente.</p> <p>El Artículo 37, dispone que dentro de los deberes del usuario, está que debe informar al operador con debida anticipación si se viaja con una persona con discapacidad con el objetivo que se le brinde la asistencia correspondiente.</p> <p>El Artículo 42, refiere que en caso sobre reserva no se podrá negar el embarque a las personas con discapacidad.</p>
--------------	---

Ahora bien, respecto a la modalidad de Transporte Terrestre de Pasajeros, la regulación emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, que se encuentra relacionada con el objeto del presente estudio, establece las siguientes disposiciones:

Reglamento Regulatorio para la modalidad de Transporte Terrestre de Pasajeros, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 266, de 14 de agosto de 2017	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Descuentos en la emisión de boletos con referencia a tarifas máximas y Tarifa Diferenciada a pasajeros con “capacidades diferentes”. No aplicable a delegaciones y grupos colectivos (Art. 17 y Art. 78.d.). <p>Generales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obligación de operadores de disponer recurso técnicos, humanos y logísticos para el embarque y desembarque del pasajero y su equipaje. (Art. 50). - Prohibición de discriminación de tipo racial, política, religiosa, nacionalidad o de cualquier otra índole. (Art. 76).
Control y supervisión	<ul style="list-style-type: none"> - El seguimiento y fiscalización, orientada a la correcta prestación de servicios de transporte terrestre, estará a cargo de la autoridad regulatoria. (Art. 143).
Contravenciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - Regula como infracciones las transgresiones a las disposiciones establecidas a la Ley N° 165, sus reglamentos, resoluciones administrativas y otras normas del sector. (Art. 92.) - Regula como infracción específica el incumplimiento total o parcial, obstaculización, obstrucción y/o resistencia a las instrucciones emitidas por la Autoridad Regulatoria. (99.7) - Regula como infracción específica la negativa a la provisión del servicio a causa de acciones discriminatorias (Art. 97.3) - Establece como sanción la aplicación de multa económica y/o suspensiones de operación. (Art. 93.)
Procesos de información y sensibilización	<ul style="list-style-type: none"> - Obligación de conductores y miembros del equipo de conducción, de estar capacitados en temáticas de relaciones humanas y trato al usuario. (Art. 67). - El operador debe difundir material audio y/o visual, que informe y dé a conocer a los usuarios del transporte terrestre sus derechos, obligaciones y prohibiciones, en boleterías, oficinas administrativas y monitores internos del vehículo. (Art. 16) - Las tarifas deben encontrarse en lugares visibles de las boleterías y/o puntos de venta, a la vista de los usuarios (Art. 54)

En principio es necesario señalar que el reglamento se refiere a las personas con discapacidad como “personas con capacidades diferentes”, término inapropiado que no permite identificar con precisión a la población con discapacidad, además, incompatible con la denominación que emplea la Constitución Política del Estado y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, por lo que es necesario que dicho Reglamento adecue terminología para referirse a las personas con discapacidad.

La prohibición de discriminación en concordancia con la contravención de negativa a la provisión del servicio por discriminación, debe incorporar la causal de condición de discapacidad.

Corresponde señalar que el Reglamento se limita a regular medidas afirmativas relacionadas a descuentos de costo de pasajes y/o tarifas diferenciadas para personas con discapacidad, así como prohibición de discriminación en general, facilidades de embarque y desembarque y presupuestos de capacitación de los operadores de transporte sobre relaciones humanas de manera general.

En ese entendido, es evidente que el reglamento general sobre transporte público terrestre de pasajeros, no considera disposiciones sobre condiciones de accesibilidad a la población con discapacidad en la prestación de los servicios de transporte y consecuentemente contravenciones al respecto; si bien se regula como obligación del operador de cumplir con el Régimen de Estándares de Calidad, sin embargo estas normas técnicas no contemplan disposiciones sobre condiciones de accesibilidad. De igual forma, la norma no regula condiciones de accesibilidad en el ámbito comunicacional, para que los operadores de transporte brinden información en medios, lenguas y sistemas accesibles para personas con discapacidad.

Se establece como medida afirmativa descuentos en la emisión de boletos, pero la norma tiene la limitación de alcance cuando se trata de una delegación o grupos colectivos, al respecto, la norma debe determinar la cantidad de usuarias y usuarios a considerarse como delegación o grupo colectivo⁹⁰, a efectos de que no se haga una errónea aplicación de la medida afirmativa para las personas con discapacidad, cuando se transporten de manera grupal, ya sea para actividades de orden privado y/o con fines organizativos, en el marco de su derecho a la participación. De igual forma, la norma omite la regulación de tarifas diferenciadas para acompañantes y/o personas que brindan asistencia personal a personas con discapacidad, siendo que estos últimos en muchas ocasiones viajan únicamente para brindar asistencia a la persona con discapacidad; supuesto legal que se encuentra previsto en el Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223⁹¹.

De igual modo, el reglamento operativo en análisis, a diferencia de disposiciones anteriormente citadas, no recoge los aspectos regulados en los artículos 118, 119, 121, 122 y 123 de la Ley N° 165, toda vez que no contiene regulaciones sobre trato y atención preferencial, espacios o asientos preferenciales para personas con discapacidad, gratuidad, cuidado en el manejo y traslado de las ayudas técnicas de personas con discapacidad, entre otras, sillas de ruedas y andaderas (debiendo incorporarse asistencia animal a personas con discapacidad, como perros lazarillos, perros señal y perros de servicio), así como disposiciones sobre infraestructura accesible.

La norma dispone que se debe difundir material audio y/o visual, que informe y dé a conocer a los usuarios del transporte terrestre sus derechos, obligaciones y prohibiciones, en boleterías, oficinas administrativas y monitores internos del vehículo; asimismo refiere que los conductores y los demás miembros del equipo de conducción deben contar con certificado que acredite que vencieron el programa educativo mínimo y obligatorio para prestadores de servicios de transporte; sin embargo este programa en su temario no contempla contenidos temáticos relacionados a los derechos de las poblaciones en situación de vulnerabilidad, entre las que se

⁹⁰ Artículo 10 del Reglamento Regulatorio para la modalidad de Transporte Terrestre de Pasajeros, sobre Contratos o Grupos Colectivos, no establece la cantidad de personas a considerar para este servicio.

⁹¹ El Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223: “d. En concordancia con las normas regulatorias aprobadas por la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes, las Asambleas Legislativas Departamentales y Concejos Municipales dictarán normas que garanticen accesibilidad para personas con discapacidad en los siguientes ámbitos: 4. Beneficios extraordinarios y descuentos cuando se utilicen medios de transporte aéreo, fluvial, ferroviario, lacustre y terrestre, interdepartamental, provincial o interurbano para las personas con discapacidad y su acompañante, de acuerdo a reglamentación”

encuentran las personas con discapacidad, tipos y grados de discapacidad, buen trato y formas de apoyo, lo que supone que el personal no se encuentra capacitado para brindar asistencia adecuada y efectiva a las personas con discapacidad.

En ese contexto, es importante ponderar que el Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros, sea modificado para incorporar regulaciones sobre los aspectos observados precedentemente con la finalidad de garantizar el acceso a los servicios públicos de transporte de la persona con discapacidad en condiciones de igualdad.

Por otra parte, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda informó que el Consejo Sectorial de Transportes (CCS TRANS) no emitió Resolución alguna relacionada a mejorar la calidad del servicio público de transporte terrestre de pasajeros, en particular sobre condiciones de accesibilidad física para personas con discapacidad, pero que sin embargo, dicha temática sería incluida en la agenda de la 3ra. Reunión del CCS TRANS⁹², para avanzar en el acceso efectivo y en condiciones de igualdad de la población con discapacidad a los servicios de transporte terrestre.

Así también, considerando lo desarrollado, el Reglamento para la Modalidad de Transporte Terrestre, emitido en el marco de las atribuciones del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda como autoridad competente, no constituye la norma específica de condiciones de accesibilidad que debió emitir en cumplimiento del Artículo 33 del D.S. N° 1893 que reglamenta la Ley N° 223, que a la letra establece “El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, mediante Resolución Ministerial emitirá la norma específica con referencia a la accesibilidad y adecuación de la infraestructura destinada al transporte, en el marco de sus atribuciones”.

Sobre el punto, los parámetros y estándares técnicos y de calidad para la prestación de los servicios de transporte, conforme establece el Parágrafo III del Artículo 34 de la Ley N° 165, serán establecidos por la autoridad competente del nivel central, y que servirán de referencia para que los gobiernos autónomos departamentales y municipales ajusten la calidad en la prestación de los servicios de transporte en el ámbito de su jurisdicción. Por lo que la ausencia de la norma específica de accesibilidad, incide de forma negativa en el desarrollo normativo de los niveles subnacionales de gobierno.

Adicionalmente, el Inciso e. del Artículo 55 de la Ley N° 165 establece como atribución del Consejo de Coordinación Sectorial de Transporte, que está liderizado por el MOPSV mediante el Viceministerio de Transporte⁹³, compatibilizar la normativa de alcance nacional con la normativa emitida por los gobiernos autónomos departamentales, municipales e indígena originario campesinos.

Finalmente, desde el ámbito normativo, corresponde señalar, que el MOPSV, mediante Resolución Ministerial N° 077 de 28 de marzo de 2014, aprobó la Guía Nacional de 17 Normas Boliviana sobre “Accesibilidad de las Personas con Discapacidad al Medio Físico”, dichas normas, buscan identificar barreras físicas, arquitectónicas y urbanas, establecer medidas de orientación, educación, promoción para su supresión, y proponer directrices técnicas básicas de accesibilidad física, en los siguientes ámbitos:

- Símbolos gráficos de Personas con Discapacidad.
- Accesibilidad en edificios (Escaleras, pasillo y galerías, ascensores, cocinas y puertas).
- Accesibilidad en edificios y espacios urbanos (Señalización, equipamientos, rodapiés, barandas y agarraderas, rampas).
- Espacios urbanos y rurales (Señalización, vías de circulación peatonales, cruces peatonales y sanitarios).
- Estacionamientos.
- Equipamientos (Grifería y dispositivos de accionamiento).

⁹² Informe del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, con Cite: CAR/MOPSV/VMT/DGTTFL N° 1260/2019, de 16 de septiembre de 2019, Pág. 4 de 4.

⁹³ Artículo 52 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

En ese entendido, es evidente que las normas bolivianas referidas, no contienen disposiciones sobre condiciones de accesibilidad en el servicio público de transporte; aspecto que deberá considerarse por la autoridad nacional, considerando el marco normativo desarrollado en el presente título.

Respecto a los **requisitos para el registro de operadores de transporte departamental y otorgación de tarjeta de operación** el MOPSV informó⁹⁴ que los documentos que se exigen son los siguientes:

1. Carta de Solicitud dirigida a la Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre (DGTTFLL), firmada por el representante legal, indicando que es para transporte de pasajeros.
2. Fotocopia simple y legible del Certificado de Registro de Propiedad - Vehículo Automotor (CRPVA) emitido por el Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT).
3. Fotocopia simple, legible y vigente del SOAT.
4. Fotocopia del Certificado de Inscripción Número de Identificación Tributaria (NIT).
5. Fotocopia simple del NIT.

En caso de servicio de transporte interdepartamental de pasajeros, los vehículos deben estar registrados a nombre del propietario o de los socios, y deben tener un mínimo de tres (3) Omnibuses para la asignación de una ruta y horario de ida y vuelta, y para cada horario adicional de ida y vuelta en la misma ruta deberá contar con dos (2) vehículos adicionales; así también deben presentar rutas, horarios y frecuencias aprobadas por el DGTTFLL.

Los requisitos para la prestación de servicios públicos de transporte terrestre interdepartamental, para los sindicatos, asociaciones, cooperativas, empresas colectivas, empresas y personas naturales, son los siguientes:

- **Sindicatos y Asociaciones.** 1. Fotocopia legalizada de la Resolución de Personería Jurídica; 2. Nómina de afiliados firmada por los Directivos del Sindicato/Asociación, y 3. Documentación legalizada por la Autoridad competente que acredite quiénes son las personas autorizadas para representar a la institución, adjuntando fotocopia de la cédula de identidad de los mismos (Representante Legal).
- **Cooperativas.** 1. Fotocopia legalizada de la Resolución otorgada por la Dirección General de Cooperativas; 2. Relación nominal de socios legalizada por la DGTTFLL, y 3. Fotocopia legalizada del Poder General del o los Representantes Legales, adjuntando fotocopia de la cédula de identidad.
- **Empresas Colectivas.** 1. Fotocopia Legalizada del Testimonio de Constitución y fotocopia legalizada de la última modificación si la hubiera, con constancia de inscripción en FUNDEMPRESA en todos los casos; 2. Fotocopia legalizada del Poder General del (los) Representante(s) Legal(es) con constancia de inscripción en FUNDEMPRESA, adjuntando fotocopia de la Cédula de Identidad del (los) Representante(s) Legal(es) que firma la solicitud y de los socios; 3. Original del Certificado de Matrícula de Comercio y/o Certificado de Actualización de Matrícula de Comercio emitida por FUNDEMPRESA, y 4. Fotocopia legible de las Cédulas de Identidad del Representante Legal y de los socios.
- **Empresas Naturales.** 1. Fotocopia simple y legible de la cédula de identidad del titular, y 2. Original del Certificado de Matrícula de Comercio y/o Certificado de Actualización de Matrícula de Comercio emitida por FUNDEMPRESA.
- **Personas Naturales.** Fotocopia simple y legible de la Cédula de Identidad del titular.

Respecto a la **renovación de tarjetas de operación interdepartamental de pasajeros** el MOPSV informó que los requisitos son: 1. Carta de solicitud dirigida a la DGTTFLL, firmado por el Representante Legal o por su ente matriz indicando si es de pasajeros o carga; 2. Fotocopia simple y legible del Certificado de Registro

⁹⁴ Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, Dirección General de Transporte Terrestre Fluvial y Lacustre, Nota con CITE: CAR/MOPSV/VMT/DGGTFL/USO N° 229/2019, de 2 octubre de 2019.

de Propiedad - Vehículo Automotor (CRPVA) emitido por el Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT), y 3. Fotocopia simple, legible y vigente del SOAT.

De los aspectos señalados anteriormente se puede advertir que para el registro y otorgación de tarjetas de operación para brindar servicios de transporte terrestre interdepartamental de pasajeros la DGTTF del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, no solicita ninguna documentación, ni realiza ninguna verificación, relacionadas a la acreditación o exigencia de al menos se cuente con algún vehículo adecuado y/o apoyos técnicos necesarios que faciliten el ascenso, descenso y desplazamiento al interior del vehículo (rampas fijas o móviles, señales podó táctiles, señalética visual y audible, entre otros), a efectos de asegurar el servicio de transporte interdepartamental a personas con discapacidad en las rutas y recorridos autorizados.

Si bien la Ley N° 165 establece, entre otros, los principios de accesibilidad y universalidad, como preceptos rectores para la prestación del servicio a todas las usuarias y los usuarios, por el medio y modalidad que escojan y en condiciones de equidad, calidad y seguridad, la omisión de regular y exigir a los operadores de transporte público el cumplimiento de contar al menos con un porcentaje de vehículos que reúnan condiciones de accesibilidad y apoyos técnicos para el acceso de las personas con discapacidad en la totalidad de los mismos, supone que la entidad encargada de otorgar tarjetas de operación para el servicio público de transporte terrestre interdepartamental, no vela por el cumplimiento de los principios establecidos en la citada Ley ni por el respeto al derecho de accesibilidad a los servicios públicos en condiciones de igualdad de la población con discapacidad.

En ese contexto el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a través del Viceministerio de Transporte - Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre y otras reparticiones e instancias pertinentes, deberán incorporar disposiciones sobre porcentaje mínimo de vehículos con condiciones de accesibilidad y/o apoyos técnicos necesarios para asegurar el acceso de las personas con discapacidad a los servicios públicos de transporte en condiciones de igualdad, para solicitar la autorización o renovación de autorización de prestación del servicio, así como requisitos de verificación de la existencia de los mismos y mecanismos de control.

8.4. Planes con enfoque de transporte inclusivo de personas con discapacidad

El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, como autoridad competente del nivel central, tiene atribuciones de emitir políticas y planificar la ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral – STI, además de aprobar planes y proyectos relativos al transporte y realizar otras actividades inherentes al sector en el marco de sus atribuciones y funciones específicas⁹⁵.

De conformidad con el Parágrafo III del Artículo 11 de la Ley N° 165, el nivel central del Estado periódicamente debe formular el “Plan Nacional Sectorial de Transportes – PLANAST”, considerando la multimodalidad del Sistema de Transporte Integral – STI, y su integralidad con la logística.

De forma escrita, el MOPSV informó que hasta el año 2019, no se cuenta con el Plan Sectorial de Transporte, y en consecuencia, ante la ausencia de este instrumento de planificación general, se entiende que no se han proyectado acciones referidas a las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad en los servicios públicos de transporte terrestre automotor de pasajeros.

Si bien el Numeral 32 del Parágrafo II del Artículo 298 de la Constitución Política del Estado, establece que el nivel central del Estado tiene como competencia exclusiva regular sobre el transporte terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento, el Artículo 52 de la Ley General de Transporte, establece que el Consejo de Coordinación Sectorial de Transporte, será liderizado por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través del Viceministerio de Transportes como cabeza de sector.

⁹⁵ Inciso a. Artículo 17 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

El Consejo de Coordinación Sectorial de Transporte tiene como función principal elaborar y evaluar el Plan Nacional Sectorial de Transporte – PLANAST⁹⁶, así también, la norma referida, establece que esta instancia de coordinación, tiene la atribución de coordinar con las entidades territoriales autónomas programas departamentales y municipales de transporte⁹⁷.

En ese sentido y considerando que hasta la presente gestión, desde la promulgación de la Ley General de Transporte (16 de agosto de 2011), transcurrieron más de ocho (8) años, el MOPSV debe priorizar acciones tendientes a lograr la elaboración y aprobación del Plan Nacional Sectorial de Transporte, cuidando que dicho Plan cuente con perspectiva de discapacidad.

Sobre la materia, el reglamento⁹⁸ a la Ley General para Personas con Discapacidad, encomendó en el Artículo 32, que el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a través del Viceministerio de Transporte, en coordinación con la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT, implementen planes y programas de accesibilidad y medios de transporte interdepartamental para las personas con discapacidad según lo establecido en la Ley N° 223.

Recolectada y revisada la información pública y remitida por escrito, de parte de ambas entidades (MOPSV - ATT), a la fecha no se cuenta con instrumentos de planificación en la temática, que de manera progresiva aseguren el ejercicio del derecho a condiciones de accesibilidad en el servicio público de transporte.

Si bien el MOPSV informó que cuenta con el “programa de reformas de políticas del sector transporte” que tendría por objetivo contribuir a la mejora de la capacidad institucional del sector transporte en el Estado, a través del desarrollo e implementación del marco reglamentario, regulatorio y técnico de la Ley General de Transporte N° 165, cuya aplicación contribuiría a la mejora de la productividad nacional, la integración regional y la sostenibilidad ambiental, bajo dos objetivos específicos: i. La mejora de la calidad de la infraestructura de transporte a través de la implementación de mecanismos de planificación estratégica plurianual y ii. La mejora de los servicios asociados, a través de la adopción de marcos normativos y regulatorios adecuados a la demanda, y orientados a la eficiencia, calidad, seguridad y sostenibilidad; dicho documento no es público ni fue remitido por el MOPSV, a efectos de evaluar si cuenta con perspectiva de discapacidad.

8.5. Normas emitidas por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT

La Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte informó⁹⁹, que las normas que fueron emitidas con relación a personas con discapacidad, para el transporte público en el Transporte Automotor Público Terrestre y Terminales Terrestres, son:

1. Resolución Administrativa Regulatoria N° TR-0334/2010, de 1 de julio de 2010, sobre descuento en tarifas.
2. Resolución Administrativa Regulatoria TR-0020/2011, de 14 de enero de 2011, Reglamento de Protección de los Derechos de Pasajeros y Usuarios de los Servicios de Transporte Automotor Público Terrestre y Terminales Terrestres.
3. Resolución Administrativa Regulatoria N° ATT-DJ-RA TR 0303/2011, de 28 de septiembre de 2011, Reglamento de Infracciones y Sanciones para el Servicio de Transporte Automotor Público Interdepartamental de Pasajeros.

⁹⁶ Inciso b, Artículo 55 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

⁹⁷ Incisos c. y e. del Artículo 55 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

⁹⁸ D.S. N° 1893, Reglamento a la Ley General para Personas con Discapacidad N° 223.

⁹⁹ CITE: ATT-DTRSP-N LP 1058/2019, ATT-DTRSP-N LP 1059/2019, ambos de 9 de julio de 2019 y CITE: ATT-DTRSP-N LP 1529/2019, de 7 de octubre de 2019

4. Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RAR-TR LP 25/2018, de 10 de abril de 2018, “Régimen de Estándares Técnicos para Buses de Servicios de Transporte Terrestre Interdepartamental de Pasajeros” y el “Acta de Inspección de Estándares de Calidad y Seguridad”.
5. Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RAR-TR LP 32/2018, de fecha 10 de mayo de 2018, “Régimen de Estándares Técnicos para la Prestación del Servicio Público de Terminal Terrestre de Buses de alcance interdepartamental e internacional”.

En ese entendido, a continuación se presenta el análisis de las normas emitidas, respecto a las disposiciones sobre transporte inclusivo para personas con discapacidad:

1. Resolución Administrativa Regulatoria N° TR-0334/2010, de 1 de julio de 2010, sobre descuento en tarifas	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Descuento del 50% en las tarifas de servicio de transporte de pasajeros en las rutas interprovinciales e interdepartamentales para PcD grave y muy grave, previa presentación del Carnet de Discapacidad o Certificado de Discapacidad emitido por el SEDES, según corresponda. (Art. 1 y 2) - Obligación de los operadores de no negar el acceso al servicio de transporte a las PcD grave y muy grave. (Art.5)
Contravenciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - Establece que el incumplimiento de las medidas asumidas en el marco de la R.A. está sujeta a sanciones. (Art. 6).

La Resolución Administrativa constituye una norma específica para la aplicación del descuento de cincuenta por ciento (50%) en las tarifas de servicio de transporte de pasajeros en las rutas interprovinciales e interdepartamentales de personas con discapacidad con grado grave y muy grave, y establece que el incumplimiento de la disposición será debidamente sancionada.

Esta norma, emitida en el marco de la reglamentación a la Ley N° 1678¹⁰⁰, de la Persona con Discapacidad, toda vez que fue emitida en la gestión 2010, norma anterior a la vigencia de la Ley N° 223, no regula aspectos relacionados a descuentos o tarifas diferenciadas para acompañantes y/o asistentes personales de personas con discapacidad, aspecto que debería ser regulado considerando que dichas personas, brindan servicios de apoyo a la persona con discapacidad durante su viaje. Al respecto, el reglamento a la Ley N° 223 de la gestión 2014, establece en su Artículo 34, que la ATT regulara tarifas preferenciales para personas con discapacidad, en concordancia con el Inciso b. del Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley citada, supone que el descuento alcanza para el apoyo personal a la personas con discapacidad, es decir para la o el acompañante.

Como ya se refirió respecto de la Ley N° 165, el descuento establecido en la norma emitida por la ATT debe aplicarse en condiciones de igualdad a todas las personas con discapacidad, y no solo a las personas con discapacidad en grado grave y muy grave.

El Reglamento al momento de regular el descuento del 50% en la Tarifa Máxima de Referencia en el transporte de pasajeros en rutas interdepartamentales a personas con discapacidad, también dispuso dicho descuento en el transporte interprovincial, aspecto que debe ser regulado por los Gobiernos Autónomos Departamentales, considerando la competencia exclusiva en la materia, otorgada a este nivel de gobierno, en el Artículo de 300.I.9 de la Constitución Política del Estado.

¹⁰⁰ Artículo 14, respecto al Área Gubernamental de Transporte, Inciso c. “Promover que las empresas terrestres, aéreas, lacustres y fluviales, sean públicas, privadas o mixtas concedan descuentos del 50 % en los pasajes a personas con discapacidad severa (tetrapléjicos, sordociegos y otros) que requieran de acompañante, cuando los viajes sean interdepartamentales o interprovinciales.”

Finalmente, respecto a los requisitos solicitados para aplicación del descuento, debe contemplar de manera expresa, el Carnet de Afiliación al Instituto Boliviano de la Ceguera, en caso de personas con discapacidad visual, en el marco de la Ley de 22 de enero de 1957, concordante con lo dispuesto en el Artículo 96 del Reglamento de Protección de los Derechos de Pasajeros y Usuarios de los Servicios de Transporte Automotor Público Terrestre y Terminales Terrestres, emitido por la ATT.

2. Reglamento de Protección de los Derechos de Pasajeros y Usuarios de los Servicios de Transporte Automotor Público Terrestre y Terminales Terrestres, aprobada por Resolución Administrativa Regulatoria TR-0020/2011, de 14 de enero de 2011	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - PcD y sus acompañantes deben recibir un trato especial y asistencia necesaria. (Art. 93). - Designación de dos (2) asientos preferenciales para PcD próximos a las puertas y asignación de espacio necesario para la ubicación de bastones y muletas. (Art. 93). - Embarque a bus de manera previa a cualquier otro pasajero. Por seguridad, el personal encargado en destino, determinará la conveniencia de desembarcarlo primero o al final del resto de pasajeros (Art. 94). - Aplicación del 50% de descuento de la tarifa máxima de referencia en el transporte interdepartamental e interprovincial para PcD grave y muy grave, previa presentación del Carnet de Discapacidad y/o Carnet de Afiliación al IBC. (Art. 96). - Transporte gratuito de sillas de rueda, camillas y otras ayudas técnicas que requieran PcD o “enfermas”, como equipaje prioritario. (Art. 97). - Prohibición de negación del servicio de transporte a PcD por parte del operador. (Art. 98). - Colaboración prioritaria en la atención, información y servicio a PcD por el operador del servicio de terminal terrestre. (Art. 110.b) - Deber de prever rampas y facilidades para el desplazamiento de PcD por el operador del servicio de terminal terrestre. (Art. 111.g.).
Procesos de información y sensibilización	<ul style="list-style-type: none"> - El operador del servicio público de transporte, debe dar a conocer las disposiciones del Reglamento de Pasajeros y Usuarios, y tener una copia del mismo para consulta en los puntos de atención al pasajero y/o usuario. Así también debe difundir en un espacio visible de las boleterías los derechos y obligaciones del pasajero. (Art. 113).

De los preceptos descritos el “Reglamento de Protección de los Derechos de Pasajeros y Usuarios de los Servicios de Transporte Automotor Público Terrestre y Terminales Terrestres”, dispone que las personas con discapacidad deben recibir un “trato especial”, lo que conlleva a suponer que las personas con discapacidad tengan que ser tratados como necesitados de protección y no así como titulares de derechos, por lo que es conveniente que el Reglamento establezca que se debe brindar un trato preferente, digno y adecuado a las personas con discapacidad, de acuerdo a sus necesidades y considerando sus potencialidades.

En el acápite referido a embarque y desembarque, debe establecerse que el personal encargado en coordinación con la persona con discapacidad, determinará la conveniencia de desembarcar primero o al final del resto de los pasajeros.

Por otra parte el Reglamento establece que las sillas de ruedas, camillas u otros equipos que requieran las personas con discapacidad o las personas enfermas, serán transportadas gratuitamente en el buzón como equipaje prioritario, sin embargo, esta regulación requiere ser complementada con i. Disposiciones que contemplen el transporte de asistencia animal para personas con discapacidad y ii. Disposiciones que refieran a que las ayudas técnicas de personas con discapacidad serán transportadas como “equipaje de prioridad y valioso o uso inmediato” con la finalidad de que los prestadores del servicio, adopten cuidado al momento de trasladar las ayudas técnicas de personas con discapacidad, ubiquen las mismas, en espacios que no provoquen daño, para que las personas usuarias de las ayudas técnicas, una vez hayan arribado a su lugar de destino,

puedan hacer el uso respectivo de su dispositivo de apoyo. Asimismo, como se observó respecto de la Ley N° 165 y otras normas del MOPSV, se debe separar el tratamiento otorgado a personas con discapacidad y a personas enfermas.

Si bien esta norma dispone en su Artículo 106, que el operador accederá a transportar animales que sean domésticos, cuando se presente al personal encargado de recepción de equipaje el certificado de sanidad que acredita que el animal recibió todas sus vacunas correspondientes a su raza, peso y edad, informe con al menos 2 horas de anticipación al inicio del viaje, a fin de que se disponga espacio adecuado para el transporte del animal y lo entregue en jaula especial que le permita el transporte en condiciones adecuadas de seguridad e higiene; la regulación sobre transporte de asistencia animal de personas con discapacidad, como perros lazarillos, perros señal, perros de servicio, debe ser diferenciada, considerando que se trata de un servicio indispensable de apoyo y acompañamiento para que la persona con discapacidad se movilice de manera independiente. En ese antecedente, como se señaló en acápite anteriores, deberá incorporarse esta disposición adicionalmente en los Artículos 118 de la Ley N° 165 y en el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Terrestre de Pasajeros, como servicio de apoyo animal, que disponga de espacio prioritario y adecuado, así como respecto a la gratuidad del transporte.

Asimismo, como se señaló respecto de la norma sobre descuento de tarifas, considerando la competencia exclusiva en la materia, otorgada al nivel de gobierno departamental, en el Artículo de 300.I.9 de la Constitución Política del Estado, el reglamento en análisis no puede abarcar rutas interprovinciales.

Sobre la disposición de Negación de Transporte, la norma equipara personas enfermas y/o con discapacidad, por lo que deberá eliminarse las letras “y/o” y/o diferenciar el tratamiento a personas con discapacidad y personas enfermas; de igual forma, como ya se refirió respecto de lo dispuesto en la Ley N° 165, debe modificarse esta disposición que genera trato diferenciado en sentido negativo, toda vez que las preocupaciones sobre el estado de salud que puedan agravarse durante el viaje y que impliquen riesgos o perjuicios para los demás pasajeros, es aplicable a todas las personas y no así solo a personas con discapacidad y personas con necesidades diferentes.

Se evidencia que la norma prevé la obligación de que el operador cumpla con estándares técnicos para la prestación del servicio¹⁰¹, sin embargo, como ya se ha señalado, no se ha regulado sobre condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad por lo que esta disposición es inaplicable para garantizar este derecho de las personas con discapacidad.

Finalmente, la norma establece como dos obligaciones específicas de los operadores del servicio de terminal terrestre, respecto a personas con discapacidad: i. Colaboración prioritaria en la atención, información y servicio a personas con discapacidad y ii. Deber de proveer rampas y facilidades para su desplazamiento, por el operador del servicio de terminal terrestre. Esta última disposición es concordante a lo dispuesto en los Estándares Técnicos para la prestación del Servicio Público de Terminal Terrestre de buses de alcance interdepartamental e internacional.

¹⁰¹ Artículo 45 del Reglamento de Protección de los Derechos de Pasajeros y Usuarios de los Servicios de Transporte Automotor Público Terrestre y Terminales Terrestres.

3. Reglamento de Infracciones y Sanciones para el Servicio de Transporte Automotor Público Interdepartamental de Pasajeros, aprobado mediante Resolución Administrativa Regulatoria N° ATT-DJ-RA TR 0303/2011, de 28 de septiembre de 2011	
Control y supervisión	<ul style="list-style-type: none"> - Establece un régimen de infracciones y sanciones, aplicables a los operadores de transporte público terrestre interdepartamental de pasajeros, en el marco de un debido proceso. (Art. 1) - La regulación, fiscalización, vigilancia y control a los operadores se encuentra a cargo de la ATT. (Art. 3).
Contravenciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - Las infracciones son sancionables con: a) Apercibimiento; b) Multa pecuniaria; c) Suspensión temporal de operaciones; d) Revocatoria de la autorización. (Art. 4). - Establece como infracción las acciones discriminatorias y su negativa a la provisión del servicio. (Art. 10.III.3.) - Establece como infracción el incumplimiento a instrucciones emitidas mediante Resolución Administrativa. (Art. 10.2.). - Establece como infracción el incumplimiento total o parcial, obstaculización, negativa, obstrucción y/o resistencia al cumplimiento de las Resoluciones Administrativas emitidas por la Autoridad Competente. (Art. 10.VI.1.).

De los preceptos descritos anteriormente, se advierte que la ATT, reguló como infracciones, el incumplimiento, negativa u obstrucción al cumplimiento de las resoluciones administrativas en la materia, lo que conlleva implícitamente a que las determinaciones asumidas respecto al trato preferente, descuentos de costo de pasajes y otras determinadas para personas con discapacidad mediante Resoluciones Administrativas Regulatorias sean sancionadas ante su incumplimiento.

No obstante, a que la ATT, en el marco de sus competencias, ha generado normativa que auto tutela sus resoluciones administrativas para el efectivo cumplimiento, corresponde señalar que las contravenciones, en el marco del principio de tipicidad, deben ser específicas, por lo que deberán incorporarse, de manera específica, conductas prohibidas respecto al incumplimiento de las disposiciones descritas.

Ahora bien, se advierte, que las disposiciones de este Reglamento, serán aplicables únicamente al operador y/o infractor que preste el Servicio de Transporte Público Terrestre Interdepartamental de pasajeros y no así a aquellas personas que brindan servicios de transporte interprovincial por lo que no podrá ser exigida por la ATT; aspecto que obedece a las competencias que el nivel Central del Estado asume en materia de Transporte, en concordancia con la observación planteada sobre la regulación del descuento en la tarifa en el transporte interprovincial, que es inaplicable y genera conflicto de competencia positivo.

4. Régimen de Estándares Técnicos para Buses de Servicios de Transporte Terrestre Interdepartamental de Pasajeros y el Acta de Inspección de Estándares de Calidad y Seguridad, aprobados mediante Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RAR-TR LP 25/2018, de 10 de abril de 2018	
<ul style="list-style-type: none"> - No regula estándares técnicos mínimos para asegurar condiciones de accesibilidad a personas con discapacidad en el servicio público de transporte. - La Dirección Técnica Sectorial de Transporte y Servicio Postal está a cargo de la aplicación del "Acta de Inspección de Estándares de Calidad" (Disposición Tercera de la R.A. 25/2018) 	

La ATT informó que el "Régimen de Estándares Técnicos para Buses de Servicios de Transporte Terrestre Interdepartamental de Pasajeros" y el "Acta de Inspección de Estándares de Calidad y Seguridad", contendría

aspectos que facilitan la accesibilidad a los buses para las personas con discapacidad y personas adultas mayores; y que el personal de la ATT, a denuncia o de oficio realiza inspecciones a los operadores del servicio público de transporte automotor terrestre interdepartamental de pasajeros a nivel nacional, siguiendo los procedimientos y plazos detallados en la norma.

Empero, de la revisión de la norma del Régimen de Estándares Técnicos así como del Acta de Inspección correspondiente, se evidencia que estos no desarrollan ningún aspecto para asegurar condiciones de accesibilidad a las personas con discapacidad en el servicio público de transporte.

5. Régimen de Estándares Técnicos para la Prestación del Servicio Público de Terminal Terrestre de Buses de alcance interdepartamental e internacional” aprobado mediante la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RAR-TR LP 32/2018, de fecha 10 de mayo de 2018

Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exige la implementación de rampas y señalización en puertas de ingreso a terminales de buses para personas con discapacidad y/o personas con capacidades diferentes. (Num. 2.1.3. y 2.1.5.) - Dispone la implementación de ascensores en terminales que correspondan (Num. 3.5.4) - Plazas preferentes en zona de parqueo (Trasporte Privado) destinadas a vehículos de personas con movilidad reducida. (Num. 5.1.2) - En todos los casos, la norma establece que el tiempo para subsanar estas condiciones es de tres (3) meses.
Control y supervisión	<ul style="list-style-type: none"> - La Dirección Técnica Sectorial de Transporte y Servicio Postal está a cargo de la Resolución. (Disposición Cuarta de la RA 32/2018)
Contravenciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - El incumplimiento de estándares técnicos será sancionado, conforme a lo dispuesto por el Artículo 33 del D.S. N° 28710 de 11.5.2006, modificado por el D.S. N° 246 de 12.8.2009, que establece que el incumplimiento de Resoluciones será sancionado con multa de UFVs. 1000 a 18.000. (Disposición Tercera de la RA 32/2018)

Asimismo, la ATT señaló que el “Régimen de Estándares Técnicos para la Prestación del Servicio Público de Terminal Terrestre de Buses de alcance interdepartamental e internacional” incluye estándares de calidad para personas con discapacidad, informó que esta disposición contempla cuatro áreas: i. exterior de ingreso y salida de pasajeros, ii. operativa interna de pasajeros, iii. operativa interna de buses, iv. operativa externa, entrada y salida de buses y v. parqueo; donde se consideran ítems para que las terminales cuenten con condiciones de accesibilidad y señalética para personas con discapacidad, y que a la fecha la autoridad del sector exige el cumplimiento de esta regulación.

Al respecto, la ATT informó que los resultados de la investigación sobre estándares de calidad en la prestación de los servicios de transporte, constituyeron la base para elaborar el “Régimen de Estándares Técnicos para la prestación de servicios públicos de terminal terrestre de buses de alcance interdepartamental e internacional”, si bien, no se señala en qué terminales de buses terrestres se efectuó el estudio, ni cuales fueron los resultados obtenidos, señaló que esta investigación se realizó en los siguientes espacios: i. Exteriores del ingreso y salida de pasajeros de la terminal; ii. Zona de parada de transporte público y privado; iii. Información al público; iv. Oficinas de la administración de la terminal; v. Sector de control, regulación y fiscalización; vi. Sector boleterías; vii. Zona de circulación y espera; viii. Sector recaudo uso de terminal; ix. Puertas de ingreso y salida de andenes; x. Servicio de comunicación; xi. Servicios financieros; xii. Servicios de alimentos; xiii. Guarda equipajes; xiv. Escaleras interiores; xv. Unidad médica; xvi. Seguridad; xvii. Servicios sanitarios; xviii. Caseta de control de ingreso y salida de vehículos; xix. Patio operativo de vehículos; xx. Plataforma o andén; xxi. Carriles; xxii. Zona

de almacenes para encomiendas y carga; xxiii. Exteriores de ingreso y salida vehicular; y xxiv, zona de parqueo de transporte privado y otros servicios.

De la revisión de los estándares técnicos, se exige únicamente la implementación de rampas y señalización en puertas de ingreso a terminales de buses, así como la implementación de ascensores en terminales que correspondan, en todos los casos, la norma establece que el tiempo para subsanar estas condiciones es de tres meses; en ese entendido, se considera que las disposiciones técnicas son insuficientes para asegurar el acceso efectivo de las personas con discapacidad a los servicios públicos de transporte terrestre de pasajeros.

La Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes señaló que las infraestructuras de terminales terrestres fueron construidas sin considerarse la accesibilidad para personas con discapacidad, y que ello generaba dificultades y/o impedimentos de acceso a los servicios de transporte en condiciones de igualdad de la población con discapacidad.

Al respecto, cabe señalar que la disposición regulatoria no considera disposiciones de accesibilidad y diseño universal en sanitarios, oficinas de venta de pasajes (boleterías), oficinas de información, espacios de embarque y desembarque, servicios financieros, servicios de alimentos, guarda equipajes, entre otros, ni en los espacios de desplazamiento en el interior de terminales terrestres; siendo que al respecto, el MOPSV aprobó la Guía Nacional de las 17 Normas Bolivianas “Accesibilidad de las Personas con Discapacidad al Medio Físico”, que contempla entre otras, normas sobre: Símbolo Gráfico de PcD Física-Motora, Auditiva y Visual, Accesibilidad en Edificios, Escaleras, Puerta, Rodapiés, Pasamanos, Barandas y Agarraderas, Pasillos, Rampas Fijas, Ascensores, Vías de Circulación Peatonales, Estacionamiento, Servicios Sanitarios, Grifería y Dispositivos de Accionamiento.

Respecto de las últimas dos normas analizadas, la ausencia de disposiciones sobre condiciones técnicas para brindar condiciones de accesibilidad a personas con discapacidad, en los vehículos de transporte y en la totalidad de los espacios de las terminales terrestres, debe ser abordada por la ATT, mediante la revisión y ajuste de los Estándares Técnicos, a fin de asegurar de manera íntegra condiciones de accesibilidad a las personas con discapacidad en el servicio público de transporte interdepartamental. Estas disposiciones deben transversalizarse también como contravenciones administrativas específicas, sujetas a sanciones ante incumplimiento, así como respecto a procesos de seguimiento y control.

Es importante mencionar, que en el marco del derecho a la participación de las personas con discapacidad, este trabajo, debe desarrollarse de manera ineludible, en coordinación con organizaciones de personas con discapacidad de todo el país, que consideren los diferentes tipos de discapacidad.

Ahora bien, sobre lo regulado respecto a descuento de tarifas, y protección de los derechos de pasajeros y usuarios, de acuerdo a lo desarrollado en el presente acápite, se tienen deficiencias normativas, que garanticen el ejercicio pleno del derecho a condiciones de accesibilidad al servicio público de transporte.

Sobre estándares técnicos para buses de servicio de transporte interdepartamental, para la prestación del servicio público de terminal terrestre de buses de alcance interdepartamental e internacional y acta de estándares de calidad, es evidente, que no se contemplan disposiciones específicas sobre condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, en particular respecto a los vehículos de transporte, que generen mecanismos de control, exigencia y sanción a esta omisión, que afecta los derechos de las personas con discapacidad. Al respecto, esta falencia, incide de forma negativa en el desarrollo normativo de los niveles subnacionales de gobierno, considerando que, independientemente de que se trate de competencias exclusivas en materia de transporte, los parámetros y estándares técnicos y de calidad para la prestación de los servicios de transporte establecidos por la autoridad competente del nivel central, servirán de referencia para que los gobiernos autónomos departamentales y municipales ajusten la calidad en la prestación de los servicios de transporte en el ámbito de su jurisdicción, de acuerdo a los establecido en el Parágrafo III del Artículo 34 de la Ley N° 165.

Adicionalmente, es atribución de la ATT mediante su Directora o Director Ejecutivo coordinar con los diferentes niveles subnacionales de gobierno la regulación, fiscalización, control y supervigilancia de los servicios de transportes, conforme establece el Inciso j. del Artículo 19 del D.S. 0071.

8.6. Registro de denuncias y procesos de información y sensibilización sobre derechos de personas con discapacidad

Registro de denuncias

La ATT informó que no recepcionó ni realizó tratamiento de denuncias sobre falta de condiciones de accesibilidad física para personas con discapacidad en los servicios públicos de transporte terrestre interdepartamental durante las gestiones 2017, 2018 y 2019. Asimismo no brindó información sobre la atención de casos referidos a actos de discriminación y trato inadecuado a personas con discapacidad en los servicios públicos de transporte.

Es importante señalar que la ausencia de registro de denuncias sobre ausencia de condiciones de accesibilidad en las tres últimas tres (3) gestiones, además de fundarse en la ausencia de la cultura del reclamo por la ausencia de un sistema de denuncias efectivo ante una posible vulneración de derechos¹⁰² se condice con la falta de regulación de contravenciones específicas sobre las conductas que vulneran el derecho a la accesibilidad en el servicio público de transporte por la administración y la falta de disposiciones para brindar condiciones de accesibilidad a las personas con discapacidad desde las características del vehículo e infraestructura de transporte.

Al respecto la normativa vigente, sobre transporte interdepartamental, dispone que la autoridad competente del nivel central del Estado tiene competencias de control y fiscalización, y que estas acciones se enfocan al cumplimiento del régimen tarifario, de los estándares técnicos de calidad y seguridad, la reglamentación de la prestación del servicio y de la normativa específica, es decir, la correcta prestación de servicios de transporte terrestre. Al efecto desarrolla un régimen de infracciones y sanciones.

Del análisis de las diferentes normas vigentes, el régimen de infracciones y sanciones, establece como contravenciones, conductas prohibidas genéricas, sobre:

1. Negativa sistemática e indebida, de provisión del servicio o prácticas discriminatorias con respecto a la usuaria y el usuario.
2. Incumplimiento, transgresiones, obstaculización, negativa, obstrucción y/o resistencia, total o parcial al cumplimiento de los actos administrativos, resoluciones administrativas y disposiciones, dictadas por la autoridad competente.
3. Incumplimiento sobre régimen tarifario.
4. Incumplimiento de parámetros o estándares técnicos mínimos establecidos por la autoridad competente

Así también, la norma permite el desarrollo normativo de otro tipo de infracciones, a establecerse por la Autoridad Competente del Nivel Central del Estado.

Respecto a sanciones a ser aplicadas por la autoridad regulatoria, se rigen bajo los principios de graduación y proporcionalidad, y estas podrán ser: a. Apercibimiento, b. Multa pecuniaria, c. Suspensión temporal, d. Multa pecuniaria y suspensión temporal y e. Revocatoria de la autorización.

¹⁰² DEFENSORÍA DEL PUEBLO, Informe Defensoría Seguridad Vial, como garantía del derecho a la vida, en el transporte automotor público interdepartamental, junio 2019, La Paz – Bolivia. Páginas 22 y 153.

En ese contexto, si bien el incumplimiento de las medidas afirmativas desarrolladas puede ser sancionado en el marco de las contravenciones genéricas positivadas, se deberán establecer contravenciones específicas para una efectiva aplicación de la accesibilidad al servicio público de transporte por personas con discapacidad.

En esa misma línea, si bien se cuenta con contravenciones sobre incumplimiento de condiciones técnicas, este marco regulatorio no garantiza el ejercicio del derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad al servicio público de transporte, porque no se ha regulado estas condiciones mínimas en los estándares técnicos.

Ahora bien, sobre las oficinas y funciones del personal de la ATT, la entidad informó que cuentan con oficinas en un total de 13 terminales terrestres del país, que atienden en horarios de mayor afluencia de pasajeros, de acuerdo al siguiente detalle:

CUADRO N° 6			
TERMINALES TERRESTRES			
OPERADORES DE TRANSPORTE EN LAS TERMINALES DE BUSES A NIVEL NACIONAL			
REGIONAL	OFICINAS DE TRANSPORTE ATT	CANTIDAD DE FUNCIONARIOS	HORARIOS
LP-COB	Terminal de Buses La Paz	3	06:00–12:00 (LUN–MAR–JUE) / 06:00-13:00 (MIE-VIE) / 07:30-15:30 (SAB) 11:30-17:30 (LUN.MAR-MIE) / 10:30-17:30 (JUE-VIE) / 15:00-23:00 (SAB) 17:00-23:00 (LUN-MAR-MIE) / 16:00-23:00 (JUE-VIE) / 15:00-23:00 (DOM)
	Terminal de Buses El Alto	3	17:00-23:00 (LUN-MAR-MIE-JUE) / 15:00-23:00 (VIE) / 15:00-23:00 (DOM) 13:30-19:30 (LUN-MAR-MIE-JUE) / 13:30-21:30 (VIE) / 07:30-15:30 (SAB) 08:00-14:00 (LUN-MAR-MIE-JUE) / 08:00-16:00 (VIE) / 07:30-15:30 (DOM) 06:00-12:00 (LUN-MAR-MIE-JUE) / 06:00-14:00 (VIE) / 15:00-23:00 (SAB) 06:30-12:30 (LUN-JUE) / 06:30-14:30 (VIE) / 06:30-14:30 (DOM)
	Terminal de Buses Cobija	1	05:00-10:00 (MAR) / 05:30-08:30 (SAB) 05:30-08:00 (DOM)
CBBA ORURO	Terminal de Buses Cochabamba	2	06:30-13:30 (LUN-VIE) / 07:00-12:00 (SAB) 16:00-23:00 (LUN-VIE) / 18:00-23:00 (DOM) 16:00-23:00 (LUN-VIE) / 18:00-23:00 (DOM)
	Terminal de Buses Oruro	2	14:30-21:30 (LUN-VIE) / 08:00-13:00 (SAB) 07:00-14:00 (LUN-VIE) / 16:00-21:00 (DOM)

SCZ-BENI	Terminal Administradora Terrestre Santa Cruz	3	14:00-21:00 (LUN-VIE) / 16:30-21:30 (SAB) 15:00-22:00 (LUN-VIE) / 16:00-21:00 (AEROPUERTO) SÁBADO 06:00-13:00 (LUN-VIE) / 16:00-21:00 (DOM) 08:30-12:30 – 14:30-18:30 (LUN-MAR-MIER-JUE-VIE)
	Terminal de Buses Trinidad	1	07:00-10:00 / 17:30-21:30 (LUN.MAR-MIER-VIE) / 16:30-21:30 (SAB) 10:00-17:00 (JUE)
TJA-SCR-PTS	Terminal de Buses Tarija	1	08:30-11:30 (LUN-MAR-MIER-JUE-VIE) / 17:00-21:00 (LUN-MAR-MIE-JUE-VIE) / 16:00-21:00 (DOM)
	Terminal de Buses Sucre	1	08:00-11:00 / 14:30-18:30 (LUN A VIE) / 15:00-20:00 (DOM)
	Terminal de Buses Potosí	1	08:00-11:00 / 17:00-21:00 (LUN-VIE) 16:00-21:00 (DOM)
	Terminal de Buses Uyuni	1	18:00-21:00 (LUN-MAR-MIE-JUE-VIE)
	Terminal de Buses Villazón	1	08:30-11:30 / 16:00-20:00 (LUN-VIE) 15:00-20:00 (DOM)
	Terminal de Buses Yacuiba	1	08:00-11:00 / 17:00-21:00 (LUN-VIE) 16:00-21:00 (DOM)
	Terminal de Buses Tupiza	1	08:00-11:00 / 17:00-21_00 (LUN-VIE) 16:00-21:00 (DOM)
TOTAL		21	

Fuente: Elaboración propia, con datos brindados por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes

El objetivo del personal es atender las solicitudes y reclamos de los usuarios y controlar el cumplimiento de las obligaciones de los operadores de servicios de transporte regulado. Las funciones principales que desempeña el personal de la ATT son: **i.** Atender los reclamos de los usuarios a través de facilitaciones, canalizaciones, reclamaciones administrativas y/o avenimientos, según corresponda, dentro de los plazos establecidos; **ii.** Realizar inspecciones de control a las oficinas de los operadores de transporte y evaluar el cumplimiento de procedimientos de atención de reclamaciones; **iii.** Fiscalizar las obligaciones de los operadores de acuerdo a la normativa vigente, como ser: cumplimiento de horarios y rutas establecidas, estándares de calidad, prestación ilegal, cumplimiento de las tarifas máximas y descuentos, entre otras, en caso de incumplimiento remitir los informes correspondientes en los plazos establecidos, y **iv.** Participar en los operativos de control de los servicios de transporte, de acuerdo al cronograma establecido.

De las funciones que tiene el personal de la ATT, se puede inferir que en el marco de la atención de reclamos, desarrollo de inspecciones de control y fiscalización a las oficinas de los operadores de transporte y respecto a evaluar el cumplimiento de procedimientos de atención de reclamaciones, se podría abarcar, lo positivado en la materia, es decir, principalmente descuentos en las tarifas máximas e incumplimiento a la prestación del servicio de manera preferencial y gratuidad y prioridad en transporte de ayudas técnicas; sin embargo, la ausencia de registro de reclamos al respecto, permite inferir que no se consideren estos aspectos en las tareas que se desarrolla por la ATT, adicionalmente, la ausencia de normas específicas sobre condiciones

de accesibilidad física desde el ámbito técnico de los vehículos y uso de terminales terrestres, entre otras, imposibilitan el desarrollo de medidas de control y sancionatorias para brindar condiciones de accesibilidad a las personas con discapacidad.

En ese entendido, tanto el MOPSV y la ATT deben emitir normativa regulatoria que desarrolle de manera integral disposiciones sobre condiciones de accesibilidad integral para personas con discapacidad en los servicios públicos de transporte con la finalidad de garantizar su acceso efectivo y en condiciones de igualdad a este servicio que constituye un presupuesto para el ejercicio de otros derechos.

Así también, el Artículo 40 de la Ley N° 165, dispone que el destino de multas por infracciones al desarrollo del sector transporte, será determinado en normativa reglamentaria; revisada la normativa reglamentaria del MOPSV y de la ATT, no se ha desarrollado este precepto, por lo que se sugiere que las multas recaudadas por afectación a los derechos de las personas con discapacidad, sean destinadas a planes, proyectos y acciones para el transporte inclusivo de esta población.

Procesos de información y sensibilización

Sobre procesos de información y sensibilización, la normativa vigente analizada, dispone que es obligación de las y los conductores y miembros del equipo de conducción, contar con capacitación en temáticas de relaciones humanas y trato al usuario.

Por otra parte, la Ley N° 165 establece que las autoridades regulatorias tienen la atribución de coleccionar y difundir información. De forma directa, es responsabilidad de los operadores de transporte y administradores de infraestructura explicar, transmitir y difundir material audio y/o visual a los pasajeros, aspectos de seguridad, los derechos, obligaciones y prohibiciones de operadores y pasajeros, a tiempo de iniciar el viaje, en boleterías, oficinas administrativas y monitores internos del vehículo; así también, debe dar a conocer las disposiciones del Reglamento de Pasajeros y Usuarios, y tener una copia del mismo para consulta en los puntos de atención al pasajero y/o usuario.

De igual forma, la norma dispone que las tarifas deben encontrarse en boleterías y/o puntos de venta, a la vista de las y los usuarios.

De acuerdo al Artículo 101 de la Ley N° 165 los medios masivos de comunicación audiovisual o impresa, locales y nacionales, deben asignar espacios gratuitos para la difusión de mensajes, spots, cuñas radiales u otros, sobre aspectos de educación vial y prestación de servicios de transporte público de acuerdo a solicitud de los diferentes niveles de gobierno.

Al respecto la ATT informó que realizó actividades de socialización sobre los derechos de las personas con discapacidad, normativa vigente sobre condiciones de accesibilidad física, no discriminación y trato preferente a personas con discapacidad en el servicio público de transporte automotor terrestre de pasajeros, en ferias de personas con discapacidad; asimismo hizo conocer que efectuaron capacitación a operadores del sector a nivel nacional dirigida a administradores, personal de boletería y choferes sobre normativa vigente en relación al trato preferente a personas con discapacidad, personas adultas mayores, obligaciones durante la venta de boletos y aplicación de descuentos a personas con discapacidad.

Comunicó de forma escrita que se realizó un taller con veinte dos (22) participantes de una organización departamental de personas con discapacidad de La Paz y adjuntan fotografías de redes sociales de cuatro (4) talleres realizados sobre información de transporte interdepartamental, derechos de niñas, niños y adolescentes en particular en época de vacaciones escolares y en un caso sobre derechos de personas con discapacidad.

Esta información evidencia que no se realizan procesos de información y capacitación sostenidos y planificados, conforme a contenidos mínimos preestablecidos que abarquen trato preferente, descuentos, condiciones de

accesibilidad y derechos de personas con discapacidad, a todos los actores involucrados en el servicio público de transporte a nivel nacional.

Finalmente informó que elaboró material audiovisual, referente al trato preferencial a personas adultas mayores y personas con discapacidad, material que habría sido distribuido a las diferentes terminales terrestres a nivel nacional, cuya difusión se efectuaría mediante las pantallas con circuito cerrado; dicho material audio visual fue remitido en formato digital a la Defensoría del Pueblo. Sin embargo, de la revisión del mismo, se evidencia que no fue desarrollada en formatos accesibles por tipos de discapacidad (Audio - LSB) y aborda únicamente la medida de descuentos en la tarifa y no así información sobre derechos de personas con discapacidad, en particular el referido, al Trato Preferente.

Recogiendo lo señalado en el acápite anterior, no se cuentan con contravenciones específicas al incumplimiento de las obligaciones de información y sensibilización por parte de operadores de transporte, aspecto que se condice con la ausencia de denuncias y aplicación de sanciones al respecto.

Finalmente, el MOPSV y la ATT no informaron sobre el desarrollo de acciones para impulsar procesos de información de alcance masivo, mediante medios de comunicación audiovisual o impresa, local y nacional como televisión, radio y prensa escrita.

3. Transporte Público Terrestre Urbano Inclusivo de Personas con Discapacidad

3.1. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

3.1.1. Normas emitidas por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP) informó¹⁰³, que las normas municipales autonómicas emitidas en materia de transporte que contienen regulaciones respecto a derechos de personas con discapacidad, son las siguientes:

1. Leyes Municipales Autonómicas de Transporte y Tránsito Urbano N° 15, 18, 149, 167, 199 y 324, de 4 de octubre de 2018.
2. Ley Municipal Autonómica N° 209 para las Personas con Discapacidad, de 14 octubre de 2016.
3. Decreto Municipal N° 15/2012, de 26 de noviembre de 2012, Reglamento Municipal del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros, Rutas y Recorridos.
4. Decreto Municipal N° 32/2017, de 12 diciembre de 2017, Reglamento de la Ley Municipal Autonómica N° 209 para las Personas con Discapacidad.
5. Decreto Municipal N° 34/2018, de 14 de diciembre de 2018, Reglamento Municipal del Régimen Sancionatorio en materia de Transporte Urbano, Estacionamientos de Paradas Momentáneas.
6. Resolución Ejecutiva N° 051/2016, de 19 de febrero de 2016.
7. Decreto Municipal N° 17/2017, Reglamento Municipal del Servicio Público de Transporte Individual o Exclusivo de Pasajeros.

El Texto Ordenado de las Leyes Municipales Autonómicas de Transporte y Tránsito Urbano N° 15, 18, 149, 167, 199 y 324, de 4 de octubre de 2018, establece que dichas normas tienen por objeto normar, regular y controlar el

¹⁰³ Nota con CITE: DESP.GAMLP-N° 1262/2019, de 26 de agosto de 2019 e Informe con CITE: SMM-DROM N° 020/2019, SMM-DPIM N° 019/2019 y SMM/AL N° 026/2019

transporte y tránsito urbano, que forman parte del Sistema de Movilidad Urbana, en la jurisdicción del Municipio de La Paz, bajo criterios de calidad, equidad y seguridad.

En ese antecedente, a continuación se presenta el análisis de las disposiciones sobre transporte urbano inclusivo para personas con discapacidad, desarrolladas por el GAMLP.

1. Ley Municipal Autónoma de Transporte y Tránsito Urbano N° 15, de 18 de abril de 2012	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prohibición de estacionar vehículos en espacios destinados exclusivamente para PcD. (Art. 73.c). - Reconocimiento del derecho de PcD “física y sensorial” a solicitar la adopción de medidas específicas conforme a planificación, que le permitan un tránsito seguro y cómodo. (Art. 51.m). - Deber de los conductores de ceder el paso a PcD “física y/o sensorial” (Art. 51.o)
Planes	<ul style="list-style-type: none"> - El Alcalde o alcaldesa tiene atribuciones para aprobar planes, programas y proyectos formulados por la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito - AMTT. (Art. 10.I.a) - Se dispone que la Dirección Especial de Movilidad, Transporte y Vialidad constituye la AMTT, que tiene entre sus atribuciones formular planes, programas y proyectos en materia de movilidad y transporte urbano. (Art. 11.I.a). - La AMTT tiene entre sus atribuciones la Elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que debe contener el Programa Municipal de Transporte (PROMUT) Art. 11.I.c)
Control, supervisión	<ul style="list-style-type: none"> - La AMTT tiene entre sus atribuciones la supervisión y control del sistema de movilidad urbana (Arts. 11.I.b y 11.I.d). - Las actividades operativas de control del servicio público de transporte público son realizadas por funcionarios públicos municipales, reguladores urbanos y guardia municipal, que determinan e imponen sanciones a los operadores y conductores del servicio público (Art. 11). - El control y supervisión del cumplimiento de las tarifas aprobadas está a cargo de la AMTT. (Art. 16.III)
Contravenciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - Tipificación como infracción gravísima la conducta de negarse a transportar personas con discapacidad, en aquellos vehículos que cuenten con espacios habilitados para el efecto. (Art. 100.II.j.). - Tipificación como infracción grave, No respetar derechos de los usuarios. (Art. 100. III.a.). - Las sanciones a las infracciones serán pecuniarias, administrativas y de servicio comunitario gratuito. (Art. 105.I)
Procesos de información, capacitación y sensibilización	<ul style="list-style-type: none"> - Las PcD física y/o sensorial tienen derecho a contar con espacios de socialización con mobiliario e infraestructura necesaria, conforme a planificación de la autoridad municipal competente. (Art. 51.n).

El Servicio de Público de Transporte Urbano de Pasajeros, destinado únicamente al traslado de pasajeros, dentro el radio urbano, con la finalidad de satisfacer la necesidad colectiva de movilización, debe ser prestado de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida, a persona indeterminada o población en general, mediante diversos medios, previo pago de una tarifa; pudiendo ser de acuerdo a la capacidad del vehículo en: 1. Servicio público de transporte urbano masivo (más de ochenta (80) usuarios o pasajeros al mismo

tiempo); 2. Servicio público de transporte urbano colectivo (cuatro (4) a ochenta (80) usuarios o pasajeros) y 3. Servicio público de transporte urbano individual o exclusivo (uno (1) a cuatro (4) usuarios o pasajeros)¹⁰⁴.

De las citadas normas de Transporte y Tránsito Urbano, por un lado corresponde resaltar que disponen que el Servicio Público de Transporte Urbano se brindará bajo estándares de equidad, calidad y seguridad, lo que supone la prestación de los servicios y el acceso de toda la población en condiciones de igualdad, incluidas las personas con discapacidad; por otra parte, es ponderable que además de contar con una contravención genérica sobre respeto de los derechos de los usuarios, se haya regulado como infracción gravísima, el hecho de negarse a transportar personas con discapacidad, en aquellos vehículos que cuenten con espacios habilitados para el efecto.

De la lectura de esta última regulación, se advierte de la redacción de la contravención que aplicaría únicamente cuando el vehículo cuente con espacios habilitados para el efecto y no así para todos los vehículos en general, al respecto, en concordancia con los incisos b. y c. del Parágrafo II del Artículo 29 de la Ley Municipal N° 209, aplica a todos los vehículos en general respecto de la fila de asientos señalizada más cercana a la puerta de ingreso para el uso preferente de personas con discapacidad y sobre el cupo de los vehículos acondicionados para el uso de personas con discapacidad, considerando que en el marco de la investigación defensorial, el análisis se refiere a transporte masivo y colectivo de pasajeros.

Sin embargo, la forma como se encuentra plasmada la disposición, no permitiría una aplicación práctica ante la negativa de operadores de transportar personas con discapacidad, que justificarían su conducta señalando que su vehículo no cuenta con espacios adecuados para personas con discapacidad. Así también, para su aplicación de alcance general por todos los operadores de transporte que cuenten o no con vehículos adaptados para personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad, toda vez que los vehículos no requieren adecuaciones técnicas o espacios diferenciados para trasladar personas con discapacidad intelectual, mental, visual y auditiva e inclusive a personas con discapacidad física-motora que se desplazan con ayudas técnicas de fácil manipulación (muletas, bastones, varillas, etc.). En ese sentido, esta disposición de infracción gravísima debe ser modificada como: “Negativa de transportar personas con discapacidad”.

Otro aspecto fundamental que debe modificarse en la norma municipal, es el alcance de las disposiciones 51.m. o. y n., que establecen el derecho de solicitar adopción de medidas específicas que permitan tránsito seguro y cómodo, deber de ceder el paso a personas con discapacidad y derecho a contar con espacio de socialización con mobiliario e infraestructura necesaria, únicamente a personas con discapacidad física y sensorial, es decir, física-motora, auditiva y visual, omitiendo el acceso a estas medidas afirmativas a las personas con discapacidad intelectual, mental o psíquica y múltiple.

La norma general sobre tránsito urbano no regula aspectos relacionados a la otorgación de condiciones de accesibilidad integral a personas con discapacidad en los servicios de transporte, entre otros, condiciones técnicas de accesibilidad física, tarifas diferenciadas para las personas con discapacidad, sus acompañantes (que les brindan apoyo personal) y acceso con asistencia animal (perros lazarillos, perros señal y perros de servicio), accesibilidad comunicacional, aspectos elementales que permitirían el acceso al servicio público de transporte urbano en condiciones de igualdad de la población con discapacidad, considerando lo dispuesto en el Artículo 48 de la Ley N° 223¹⁰⁵.

104 Artículos 15, 17,18 y 19 de la Ley N° 15, Ley Municipal Autónoma de Transporte y Tránsito Urbano, de 18 de abril de 2012

105 Artículo 48 II. En concordancia con las normas regulatorias aprobadas por la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes, las Asambleas Legislativas Departamentales y Concejos Municipales dictarán normas que garanticen accesibilidad para personas con discapacidad en los siguientes ámbitos: d) Beneficios extraordinarios y descuentos cuando se utilicen medios de transporte aéreo, fluvial, ferroviario, lacustre y terrestre, interdepartamental, provincial o interurbano para las personas con discapacidad y su acompañante, de acuerdo a reglamentación.

2. Ley Municipal Autónoma N° 209 para las Personas con Discapacidad, de 14 octubre de 2016	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asientos preferenciales señalizados próximos a las puertas de los vehículos. (Art. 22.II) - Emisión de permisos excepcionales para las restricciones de tránsito, con la finalidad de permitir el transporte de personas con discapacidad de manera habitual. (Art. 22.III.b) - Tarifa diferenciada en los vehículos tipo bus y microbús. (Art. 22.III.c) - Implementación de espacios especiales para el estacionamiento de vehículos motorizados de personas con discapacidad o de sus familiares que transporten PcD sujeta a reglamentación. (Art. 22.III.d) Generales - Derecho a acceder al servicio público de transporte urbano, en todas sus modalidades, sin ser objeto de discriminación alguna. (Art. 22.I.)
Procesos de información, capacitación y sensibilización	<ul style="list-style-type: none"> - El GAM, mediante las instancias municipales de comunicación, deberá difundir el contenido de la Ley Municipal, en medios y formato accesibles para PcD, en todo el municipio. (Disp. Final Segunda)

La Ley Municipal Autónoma N° 209 para las Personas con Discapacidad, tiene por objeto garantizar la promoción y ejecución progresiva de políticas públicas municipales destinadas a la inclusión efectiva y accesibilidad de las personas con discapacidad, a través del incentivo de una cultura de respeto, trato igualitario y equitativo en el Municipio de la Paz, eliminando toda forma de discriminación y exclusión por razón de discapacidad.

La norma adopta como enfoques, la inclusión social y de derechos que tiene por finalidad asegurar el reconocimiento de las personas con discapacidad como sujetos titulares de derechos y su participación plena y efectiva en los diferentes ámbitos de vida¹⁰⁶.

Corresponde ponderar que la Ley establece como derecho de las personas con discapacidad, el acceso al servicio público de transporte urbano sin discriminación alguna; establece además que se destinen asientos preferenciales próximos a las puertas y tarifas diferenciadas para las personas con discapacidad en los buses y microbuses.

De igual forma, se debe resaltar que la norma dispone la emisión de permisos excepcionales para las restricciones de tránsito, a fin de que se permita a las personas con discapacidad trasladarse de forma habitual dentro la jurisdicción municipal. Así también la norma establece que se debe regular a través de reglamentos específicos la implementación de espacios específicos para el estacionamiento de vehículos motorizados de personas con discapacidad o sus familiares que les transportan.

En sentido contrario, corresponde señalar que la Ley Municipal para las Personas con Discapacidad, en materia de transporte urbano, no regula ni establece mandato de reglamentación sobre aspectos relacionados a condiciones técnicas de accesibilidad, tarifas diferenciadas para personas o familiares que acompañan¹⁰⁷ y/o brindan apoyo personal a las y los pasajeros con discapacidad y permisibilidad para el acceso con asistencia animal, como perros lazarillos¹⁰⁸.

¹⁰⁶ Incisos a y c. del Artículo 5. Inclusión Social. El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, debe brindar a todas las personas con Discapacidad las oportunidades de participar plenamente en la vida social, política, económica y cultural del Municipio, independientemente de su origen, actividad, condición-física, socio-económica o de su pensamiento.

Enfoque de Derechos. Reconoce y empodera a las personas con discapacidad como titulares de derechos y obligaciones, especialmente en materia de derechos humanos, promoviendo su participación activa y plena, centrándose en ellas no como receptoras de acciones asistenciales.

¹⁰⁷ Considerar Artículo 48 de la Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad

¹⁰⁸ En <https://fundacionperiodismo.org/la-paz-diversas-barreras-las-personas-discapacidad/> Consultado 17 de diciembre de 2019.

3. Decreto Municipal N° 32/2017, de 12 diciembre de 2017, Reglamento de la Ley Municipal Autónoma N° 209 para las Personas con Discapacidad

Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Principios de Accesibilidad Universal, No Discriminación, Progresividad, Respeto a la Dignidad de la Persona, Pluralidad y Diversidad, Participación Plena y Efectiva, Transversalidad e Intersectorialidad. (Art. 4) - Establece como obligaciones de operadores, conductores y responsables del Servicio: i. Cobrar la tarifa diferenciada; ii. Señalizar la fila más cercana a la puerta de ingreso como asientos preferenciales, e iii. Incorporar el cupo de vehículos acondicionados para el uso de personas con discapacidad, de acuerdo a regulación de la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito. Art. 29.II - Emisión de permiso excepcional para estacionamiento y parada momentánea a vehículos que se dediquen al transporte de PcD y previsión del 4% de espacio en parqueos municipales. (Art. 28.IV) - 4% de espacio exclusivo para vehículos que transporten a PcD, en estacionamientos privados. (Art. 28.V) <p>Generales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Acceder al servicio bajo los principios de calidad, seguridad y eficiencia. Art. 29.I
Planes	<ul style="list-style-type: none"> - Creación del Comité Intersectorial de Accesibilidad Universal, para la elaboración del plan municipal de eliminación de barreras arquitectónicas y urbanas. (Art. 19.I.) - Elaboración de Plan de aplicación progresiva para la transformación del transporte público, en un transporte inclusivo y accesible para las personas con discapacidad. (Art. 29.III.) - Dentro el Plan Maestro de Movilidad Urbana Sustentable deberá priorizar a las PcD sobre los demás usuarios. (Art. 28.I)
Procesos de información, capacitación y sensibilización	<ul style="list-style-type: none"> - La Escuela de Gestores Municipales en coordinación con la Unidad de Personas con Discapacidad implementarán cursos y talleres dirigidos a operadores y conductores en relación a. Derechos de PcD y b. Lenguaje Inclusivo. (Art. 28.III)

El Decreto Municipal N° 32/2017, tiene por objeto reglamentar la Ley Municipal Autónoma N° 209 para las Personas con Discapacidad, estableciendo los mecanismos de coordinación y ejecución de acciones entre las unidades organizacionales del GAMLP, a fin de promover la accesibilidad e inclusión de las personas con discapacidad en el municipio de La Paz.

De los artículos descritos se advierte que el Decreto Municipal, entre otros principios, asume la accesibilidad universal y no discriminación, para que las personas con discapacidad accedan a los servicios públicos de transporte urbano en condiciones de igualdad. Asimismo establece como obligaciones de los operadores, conductores y responsables del Servicio Público de Transporte, cobrar la tarifa diferenciada establecida en normas del municipio y señalar los asientos más cercanos a la puerta de ingreso para el uso de las personas con discapacidad.

Al haberse establecido dichas medidas afirmativas, como obligaciones de los prestadores de servicios públicos de transporte en el Decreto Municipal en análisis y al haberse establecido como derechos en la Ley Municipal Autónoma N° 209, en el caso del GAMLP se evidencia el desarrollo normativo regulatorio para el efectivo cumplimiento de las medidas afirmativas adoptadas para la inclusión de las personas con discapacidad, en este caso en materia de transporte urbano inclusivo.

En el Parágrafo II del Artículo 28¹⁰⁹ de la norma, se establece como obligación de las personas con discapacidad, recibir colaboración de servidores públicos de la guardia municipal de transporte y educadores urbanos y servidores públicos municipales en general; al respecto, se debe modificar la redacción de la norma que en el marco del enfoque asistencialista establece como indispensable que las personas con discapacidad reciban este apoyo, siendo que en el marco del respeto de los derechos de esta población, dependerá de la necesidad, determinación y solicitud de la misma, considerando el enfoque social y derechos establecido como principio rector de la norma.

Por otra parte corresponde señalar que el Decreto de manera clara establece como obligación de los prestadores de servicios de transporte público, incorporar el cupo de vehículos acondicionados para el uso de personas con discapacidad conforme establezca la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito en Reglamentación específica. Aspecto que si bien es destacable, de una revisión de las normas remitidas por el Gobierno Autónomo Municipal, se advierte que a más de dos años de la aprobación de la norma, hasta la presente gestión, dicha Reglamentación no fue emitida.

De forma concordante, de la información brindada por el Gobierno Autónomo Municipal se tiene que no cuenta con normativa específica que regule parámetros o estándares técnicos mínimos sobre condiciones de accesibilidad física para personas con discapacidad¹¹⁰.

La emisión del Reglamento de Incorporación de Cupo de Vehículos acondicionados para personas con discapacidad en el marco del Decreto Municipal N° 32 de 2017, así como el diseño de los estándares técnicos de accesibilidad física para personas con discapacidad, son enteramente necesarios, puesto que su ausencia genera la denegación y/o falta de accesibilidad a los servicios públicos de transporte urbano de las personas con discapacidad, principalmente de las personas usuarias de silla de ruedas.

Si bien el Gobierno Autónomo Municipal, en su respuesta, manifestó que la principal dificultad que impide la implementación de condiciones de accesibilidad física para personas con discapacidad en los servicios de transporte urbano es la deficiente organización de los actuales operadores, organizaciones de Sindicatos, Asociaciones o Cooperativas que no velan por la prestación de un servicio de calidad, siendo su principal objetivo el beneficio económico individual de la actividad que desarrollan¹¹¹, no es menos cierto que la entidad municipal, permite esta situación, debido a que, como se señaló anteriormente, no elaboró ni aprobó estándares técnicos de accesibilidad al respecto, ni emitió el reglamento sobre cupos de vehículos acondicionados, lo que conlleva a que los prestadores de dichos servicios, no cuenten con las herramientas pertinentes y necesarias para el acondicionamiento de sus vehículos.

En ese contexto, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, a pesar de su amplio desarrollo normativo en la materia, no está efectuando las acciones necesarias para posibilitar la accesibilidad al servicio público de transporte urbano a la población con discapacidad, conforme los principios de calidad, eficiencia y seguridad, en la modalidad indirecta; cuya conclusión también se sustenta en lo respuesta brindada por el Gobierno Autónomo Municipal que refiere que “estos principios no fueron aplicados porque representan una inversión para el acondicionamiento de las unidades vehiculares de los operadores”¹¹².

Sobre estacionamientos, la norma prevé de manera positiva estacionamiento público municipal y privado exclusivo, en un 4% del cupo total de parqueos, para vehículos que transporten a personas con discapacidad. Así también, dispone la emisión de permiso excepcional para estacionamiento y parada momentánea. Estas

109 Artículo 28. II. Las Personas con Discapacidad, deberán ser colaboradas para el cruce de la calzada por servidores públicos de la guardia municipal de transporte y educadores urbanos, siendo esta obligación de urbanidad extensible a los servidores públicos municipales y a cualquier otra persona.

110 Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, Informe con CITE: SMM-DROM N° 020/2019, SMM-DPIM N° 019/2019 y SMM/AL N° 026/2019, de 31 de julio de 2019, Acápites 7.

111 Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, Informe con CITE: SMM-DROM N° 020/2019, SMM-DPIM N° 019/2019 y SMM/AL N° 026/2019, de 31 de julio de 2019, Acápites 16.

112 Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, Informe con CITE: SMM-DROM N° 020/2019, SMM-DPIM N° 019/2019 y SMM/AL N° 026/2019, de 31 de julio de 2019, Acápites 14.

disposiciones, constituyen una medida afirmativa para el ejercicio del derecho a la circulación en igualdad de condiciones de las personas con discapacidad, sin embargo, debe ser complementada, respecto a vehículos conducidos por personas con discapacidad, y no únicamente a vehículos que las transportan.

4. Decreto Municipal N° 15/2012, de 26 de noviembre de 2012, que aprueba el Reglamento Municipal del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros, Rutas y Recorridos	
Medidas afirmativas	- Adopción del principio de accesibilidad como un derecho de las personas de acceder al servicio, sin ningún tipo de discriminación, que incluye a personas con discapacidad. (Art. 5.a)
Autorización	- El GAMLP, exige cuatro (4) requisitos y procedimiento para la otorgación y renovación de autorizaciones de operación a Sindicatos, Asociaciones y Cooperativas, los cuales, no se encuentran relacionados a la acreditación o exigencia de que dichos operadores al menos cuenten con un porcentaje mínimo de vehículos adecuados para asegurar el servicio de transporte a PcD. (Arts. 13, 15 y 18.)

El Reglamento Municipal del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros, Rutas y Recorridos¹¹³, tiene por objeto reglamentar la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano del Municipio de La Paz, en cuanto al servicio público de transporte colectivo de pasajeros, incluyendo disposiciones relativas a rutas y recorridos.

En los artículos pertinentes revisados, se debe destacar que la norma adopta entre otros principios, la accesibilidad en el servicio público de transporte colectivo de pasajeros, para asegurar el acceso a dichos servicios de todas y todos los usuarios, incluidas las personas con discapacidad.

El Reglamento de manera inadecuada se refiere a la población con discapacidad como “personas con capacidades diferentes”, término que corresponde ser corregido, como ya fue referido en acápite anteriores, debido a que no identifica con precisión a la población con discapacidad ni se encuentra compatible con la denominación empleada por la Constitución Política del Estado, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas y la Ley General para Personas con Discapacidad.

Los requisitos para otorgar autorizaciones a operadores de servicio público de transporte colectivo de pasajeros, son similares para los Sindicatos, Asociaciones y Cooperativas de Transporte Urbano de Pasajeros, que una vez cumplidos, se presentan a la Plataforma SITRAM del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, para la autorización o asignación de rutas y recorridos, por la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito (AMTT).

En cuanto a la renovación de autorización y/o asignación de ruta y recorrido aprobados, el operador deberá actualizar la información proporcionada a la AMTT, cuando esta haya sido modificada y se someterá a la verificación del parque vehicular, según corresponda. En caso de ser una renovación de asignación de ruta y recorrido, la AMTT previamente valorará los antecedentes de la prestación del servicio de transporte.

De lo señalado se puede establecer que el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, exige cuatro (4) requisitos para la otorgación de autorizaciones de operación a Sindicatos, Asociaciones y Cooperativas, los cuales, no se encuentran relacionados a la acreditación o exigencia de que dichos operadores al menos cuenten con un porcentaje mínimo de vehículos adecuados para asegurar el servicio público de transporte a personas con discapacidad, en las rutas y recorridos autorizados, como establece el Parágrafo II del Artículo 29 del Decreto Municipal N° 32/2017.

¹¹³ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, Informe con CITE: SMM-DROM N° 020/2019, SMM-DPIM N° 019/2019 y SMM/AL N° 026/2019, de 31 de julio de 2019, Acápite 4.

En ese contexto y no obstante que la normativa municipal establece el acceso a los servicios públicos de transporte como un derecho de las personas con discapacidad, que a su vez dichas normas adoptan en el principio de accesibilidad y una de ellas instituye como obligación de los operadores el incorporar el cupo de vehículos acondicionados para el uso y traslado de personas con discapacidad; se puede señalar que el GMLP, no promueve el cumplimiento de dichas normas a tiempo de otorgar autorización para brindar servicios públicos de transporte.

Adicionalmente, al igual que las anteriores disposiciones analizadas, esta norma que regula el Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros, Rutas y Recorridos, no contempla normas técnicas o mandato para regulación, sobre condiciones técnicas de acondicionamiento para accesibilidad en el vehículo.

Esta situación conlleva a que las organizaciones o entidades que pretenden obtener autorizaciones para brindar servicios de transporte, no tengan la obligación de acreditar ni comprometer la prestación de servicios de transporte a personas con discapacidad, principalmente a personas con discapacidad usuarias de sillas de ruedas, que comúnmente requieren espacios acondicionados en los vehículos.

La no exigencia de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad en la prestación de los servicios públicos, evidencia una negación a la inclusión de las personas con discapacidad, debido a que los servicios “públicos” de transporte no permiten garantizar el acceso la población con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás, por cuanto las asociaciones, sindicatos o cooperativas autorizadas para operar el servicio no aseguran el mismo a la población en general de la cual forman parte la población con discapacidad.

5. Resolución Ejecutiva N° 051/2016, de 19 de febrero de 2016

Medidas afirmativas

- Tarifa diferenciada para PcD, escolares y personas adultas mayores, de Bs. 1 (Un 00/100 Boliviano), en la modalidad de Buses y Microbuses, previa presentación del Carnet de Discapacidad emitido por el CONALPEDIS, incluido el horario nocturno. (Art. 2, 4 y 6).
- Obligación de los operadores de Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros de cumplir la tarifa aprobada. (Art. 8).

El GMLP informó respecto al régimen tarifario, que se regula mediante la Resolución Ejecutiva N° 051/2016, de 19 de febrero de 2016, que establece la tarifa diferenciada para personas con discapacidad.

La norma municipal dispone que el requisito indispensable para el acceso a dicha tarifa es la presentación del carnet de discapacidad emitido por el CONALPEDIS; sin embargo, esta regulación debe ser complementada, debido a que las personas con discapacidad visual (ceguera legal) no cuentan con dicho carnet, si no con un carnet emitido por el Instituto Boliviano de la Ceguera, que debe ser tomado en cuenta como documento válido de acreditación de discapacidad.

6. Decreto Municipal N° 34/2018 de 14 de diciembre de 2018, Reglamento Municipal del Régimen Sancionatorio en materia de Transporte Urbano, Estacionamientos y Paradas Momentáneas

Contravenciones y sanciones

- La AMTT¹¹⁴, es la instancia del GMLP competente para emitir sanciones, de acuerdo a reglamento. (Arts. 5. 36)
- Establece como falta gravísima, Negarse a transportar PcD, en aquellos vehículos que cuenten con espacios habilitados para el efecto. (Art. 7.j).
- Establece como infracción gravísima, Parar momentáneamente un vehículo motorizado sobre aceras, pasos peatonales, carriles exclusivos de transporte y/o rampas o espacios destinados para PcD. (Art. 9.a).
- Establece como infracción grave, No respetar los derechos de los usuarios (Art. 7.II.a)
- Se establece como sanciones administrativas que aplican a Infracciones Graves, multas pecuniarias (Art. 12).
- Se establece como sanciones administrativas que aplican a las Infracciones Gravísimas: a) Revocatoria, g) Clausura, h) Conminatoria, y i) Suspensión temporal. (Art. 13)
- Aplicación de medidas precautorias por Guardias Municipales de Transporte ante la identificación de infracciones flagrantes en vía pública, sin perjuicio de las sanciones que correspondan. (Art. 25.I)
- Procedimiento Sancionatorio a Denuncia y Diligencias Preliminares de Fiscalización (Presentación de la denuncia en forma escrita mediante formulario de denuncia y fotocopia de la Cédula de Identidad) (Arts. 37 y 38)

El Reglamento Municipal del Régimen Sancionatorio en materia de Transporte Urbano, Estacionamientos y Paradas Momentáneas, tiene por objeto determinar el régimen sancionatorio para las infracciones administrativas municipales establecidas en la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, así como las referidas a Estacionamiento y Paradas Momentáneas en el Municipio de La Paz.

De los artículos descritos se tiene que el GMLP, cuenta con una instancia municipal para imponer sanciones a prestadores de servicio público de transporte urbano en casos de infracciones. Asimismo, se tiene que el hecho de negarse a transportar personas con discapacidad, y parar momentáneamente un vehículo motorizado en carriles exclusivos de transporte y/o rampas o espacios destinados para personas con discapacidad, constituyen infracciones gravísimas, que previo proceso podrían ser sancionadas con conminatoria, clausura y suspensiones de la prestación de servicios públicos de transporte hasta la revocatoria de las autorizaciones de operación. La norma también dispone como contravención grave, no respetar los derechos de los usuarios, sancionable con multas pecuniarias.

Adicionalmente, la norma prevé la aplicación de medidas precautorias por parte de la Guardia Municipal de Transporte, ante la existencia de infracciones flagrantes en vía pública; pudiendo ser éstas, el decomiso de placas de circulación, colocación de inmovilizadores, remolque de vehículos y retiro de obstáculos de la red vial.

Sin embargo, se puede advertir que el Reglamento de Régimen Sancionatorio no establece como infracción, la ausencia de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad en los servicios públicos de transporte. Tampoco se encuentra regulada como infracción el trato inadecuado que pueda brindarse a las personas con discapacidad y otras relacionadas a las medidas afirmativas para la población con discapacidad. Estos hechos deberían constituir infracciones específicas debido a que dificultan e impiden el acceso de dicha población a la accesibilidad al servicio público de transporte.

¹¹⁴ Artículo 5 del Reglamento Municipal del Régimen Sancionatorio en materia de Transporte Urbano, Estacionamientos de Paradas Momentáneas. La Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito (AMTT), es la instancia del GMLP competente, para emitir sanciones a los operadores y conductores de los servicios públicos y privado transporte urbano, previo cumplimiento de las formalidades y procedimientos previstos en el presente Reglamento.

En cuanto al procedimiento sancionatorio de las infracciones, se advierte que el Reglamento Municipal del Régimen Sancionatorio establece que la denuncia debe ser presentada de manera escrita ante la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito, solicitando la aplicación de las sanciones correspondientes. Al respecto, es importante que el GAMLP, implemente mecanismos de presentación de denuncias y procedimientos virtuales o en línea, a fin de otorgar condiciones de accesibilidad para que las personas con discapacidad puedan hacer efectivas sus denuncias para el tratamiento e imposición de sanciones contra prestadores de servicio público.

Finalmente es necesario mencionar que el **Reglamento Municipal del Servicio Público de Transporte Individual o Exclusivo de Pasajeros, aprobado mediante Decreto Municipal N° 17/2017**, en el que se regularían requisitos y procedimientos para obtener la autorización para la prestación del servicio, así como la renovación y revocatoria de la misma; no fue remitida por el GAM, ni es de acceso público en la Gaceta del Gobierno Autónomo Municipal, por lo que no fue posible examinar su contenido.

El presente estudio obedece al análisis de accesibilidad al servicio público de transporte urbano, desde la perspectiva normativa y de planificación, es decir, no alcanza a servicios individuales o exclusivos, mediante taxis y radiotaxis, por lo que no es necesario ahondar en el Reglamento de Transporte Individual o Exclusivo que regula las autorizaciones para la prestación de servicios de transporte mediante estos vehículos, que tienen tarifas más elevadas por su exclusividad. Sin embargo, a propósito de la mención, cabe señalar que este tipo de vehículos, utilizados generalmente por las personas con discapacidad para transportarse, en particular por las personas usuarias de sillas de ruedas, debido a que cuentan con una estructura regularmente accesible, y ante la falta de vehículos de servicio público colectivo que cuenten con condiciones adecuadas, implica una elevación significativa del costo en el transporte, situación que constituye parte de la justificación de abordar esta problemática de accesibilidad al servicio público de transporte urbano.

3.1.2. Servicio Público de Transporte Terrestre Urbano Directo

El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, informó¹¹⁵ que el servicio público municipal de transporte colectivo de pasajeros, prestado por el GAMLP a través del Servicio de Transporte Municipal (SETRAM),¹¹⁶ se encuentra regulado por las siguientes normas:

1. Ley Autonómica Municipal N° 071, de 25 de abril de 2014, Regula el Servicio Público Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros, prestado por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.
2. Decreto Municipal N° 24/2014, de 29 de agosto de 2014, Reglamento de Servicio Público Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros
3. Ley Municipal Autonómica N° 209 para las Personas con Discapacidad, de 14 octubre de 2016.
4. Decreto Municipal N° 32/2017, de 12 diciembre de 2017, Reglamento de la Ley Municipal Autonómica N° 209.

Al respecto, se procedió al análisis de las disposiciones sobre transporte inclusivo, objeto de estudio de la presente investigación, de acuerdo a lo siguiente:

¹¹⁵ Nota con CITE: DESP.GAMLN- N° 1262/2019, de 26 de agosto de 2019 e Informe con CITE: SMM-DROM N° 020/2019, SMM-DPIM N° 019/2019 y SMM/AL N° 026/2019

¹¹⁶ Artículo 5 de la Ley Municipal N° 71 del GAMLN. "Es una instancia organizacional desconcentrada del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, con independencia técnica y operativa, encargada de la prestación directa de Servicio Público Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros, bajo principios de eficiencia, accesibilidad, calidad, universalidad y seguridad."

1. Ley Autonómica Municipal N° 071, de 25 de abril de 2014, Regula el Servicio Público Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros, prestado por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adopta como principios el buen trato, calidad del servicio y accesibilidad. (Art. 4) <p>Generales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establece como características mínimas del servicio público municipal de transporte, buses con características técnicas y de seguridad establecidas por autoridad municipal competente y especializada (Art. 7.c) - Régimen Tarifario se regirá por lo dispuesto en el Reglamento para el Cálculo de Tarifas del servicio público municipal de transporte colectivo de pasajeros (Art. 10) - Implementación de un Sistema de Servicio de Atención a la Ciudadanía para el procesamiento oportuno de solicitudes, reclamaciones y quejas que permitan el acceso directo ya sea de manera presencial, virtual y/o telefónica. (Art. 16.I.II)
2. Decreto Municipal N° 24/2014, de 29 de agosto de 2014, Reglamento de Servicio Público Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros	
Medidas afirmativas	<ul style="list-style-type: none"> - Obligación del operador de garantizar la continuidad, accesibilidad y estándares de calidad del SPMTCP; y de respetar y hacer respetar los derechos de los usuarios (Art. 11.i.l y r.)
Planes	<ul style="list-style-type: none"> - La AMTT, debe coordinar con el operador, planes, programas y proyectos sobre seguridad vial y la mejora continua del SPMTCP. (Art. 19.)
Autorización, control, supervisión	<ul style="list-style-type: none"> - La AMTT realiza el control del SPMTCP, llevando a cabo inspecciones y la vigilancia del cumplimiento de las condiciones y requisitos de la prestación del servicio. (Art. 19.) - El Servicio de Atención al Ciudadano (SAC), debe atender las solicitudes y reclamaciones que se pudieran generar por parte de los ciudadanos, a fin de garantizar un servicio de transporte eficiente y enfocado en su satisfacción (Art. 63)
Contravenciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - La AMTT impone sanciones a los conductores. (Art. 19.) - El Sistema de Atención a la Ciudadanía deberá contar con herramientas tecnológicas, que permitan la atención de solicitudes quejas reclamaciones o consultas sobre el servicio, y deberá contar con un centro de llamadas. (Art. 66)
3. Ley Municipal Autónoma N° 209 para las Personas con Discapacidad, de 14 octubre de 2016	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - El GAML P garantizará el acceso de las PcD al Sistema de Transporte Municipal en sus diversas modalidades. (Art. 23.I.) - Mandato de que los sistemas, medios y modos de los servicios de transporte municipal, deberán ajustarse a los postulados del diseño universal, de acuerdo a la estandarización de vehículos, definida por norma municipal. (Art. 23.II.) - El GAML P debe planificar y programar el Servicio Municipal de Transporte Municipal Ortopédico para PcD. (Art.23.III) - El GAML P debe aplicar normas mínimas y directrices sobre accesibilidad a las instalaciones y los servicios de uso público o abierto al público. (Art. 26.I) - Trato preferencial para PcD en todas las entidades públicas municipales, servicios públicos o espacios municipales abiertos al público. (Art. 26.II)

Planes	<ul style="list-style-type: none"> - Los servicios de transporte municipal en funcionamiento deben adoptar planes integrales de accesibilidad, con diseños implementados y financiados conforme a reglamentación específica. (Art. 23.II)
4. Decreto Municipal N° 32/2017, de 12 diciembre de 2017, Reglamento de la Ley Municipal Autónoma N° 209	
Planes	<ul style="list-style-type: none"> - El Servicio de Transporte Municipal debe elaborar un proyecto para la creación del transporte municipal ortopédico adaptado a los diferentes tipos de discapacidades, bajo una tarifa adecuada. (Art. 30)
Procesos de información, capacitación y sensibilización	<ul style="list-style-type: none"> - Todas las plataformas del GAMLP deberán promover una atención positiva, directa y personalizada a PcD capacitándose en la atención preferente a dicha población (Art. 7.II) - Promover el aprendizaje de medios alternativos de comunicación en los servidores públicos municipales, priorizando la capacitación a la guardia municipal, los educadores urbanos-zebras, atención de plataformas, y personal que trabaja en el servicio de transporte municipal SETRAM. Contando con materiales que se adecuen a las necesidades de PcD (Art. 24.d.)

En principio, resaltar que la Ley Autónoma Municipal N° 071, que tiene por objeto normar y regular el Servicio Público Municipal de Transporte prestado por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz mediante la entidad desconcentrada SETRAM, establece como principios, la accesibilidad, el buen trato y la calidad del servicio, con la finalidad de garantizar su prestación en forma respetuosa, oportuna y con calidez humana, con los más altos estándares internacionales de calidad, que garanticen un nivel de bienestar, eficiencia, eficacia y seguridad, para todos los ciudadanos y ciudadanas en condiciones de equidad, seguridad e igualdad, sin distinción alguna.

Dispone de que se garantizará el acceso de las personas con discapacidad al Sistema de Transporte Municipal en sus diversas modalidades, y como mandato, que los sistemas, medios y modos de los servicios de transporte municipal, deberán ajustarse a los postulados del diseño universal, de acuerdo a la estandarización de vehículos, definida por norma municipales mínimas y directrices sobre accesibilidad a las instalaciones y los servicios de uso público o abierto al público.

El régimen tarifario del servicio público municipal de transporte colectivo de pasajeros, se rige por lo dispuesto en el Reglamento para el Cálculo de Tarifas del Servicio Público Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros, al respecto, la tarifa diurna diferenciada para personas con discapacidad, es de Bs. 1,50 (Un 50/100 Boliviano)¹¹⁷, cabe señalar que la tarifa regular es desde Bs. 2 (Dos 00/100) y que el horario diurno es de 6:00 a 23:00.

Sobre asistencia animal para personas con discapacidad, como se ha desarrollado en el análisis del desarrollo normativo del GAMLP, no se cuentan con disposiciones expresas para su permisibilidad o prohibición, sin embargo, en la página web oficial de La Paz Bus se señala la permisibilidad de ingreso de perro asistente para personas con discapacidad, previa presentación del certificado del animal, así como el carnet del CONALPEDIS, para su ingreso sin restricción al bus¹¹⁸.

¹¹⁷ Rutas La Paz BUS: Inka Llojeta, Villa Salomé, Chasquipampa, Caja Ferroviaria, Integradora, Irpavi II y Achumani, http://www.lapazbus.bo/nuestro_sistema/

¹¹⁸ Página Web, La Paz Bus, Sección Atención al Ciudadano Preguntas frecuentes – Pregunta TENGO UNA MASCOTA. ¿PUEDO INGRESAR AL BUS?, Respuesta 9; http://www.lapazbus.bo/preguntas_frecuentes/

Respecto a éste último aspecto, es necesario que se aclare el tipo de certificado que deba presentarse del animal, si es el certificado de vacunas, certificado de asistencia u otro, a efectos de tener exigencia y presentación inequívoca.

De las regulaciones descritas precedentemente, es evidente que el Gobierno Autónomo Municipal ha desarrollado normativa para brindar servicios públicos de transporte de manera directa con condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad y bajo responsabilidad administrativa¹¹⁹ de los operadores de dicho servicio que se rigen a las normas de la administración y control gubernamental.

Es ponderable que el SETRAM cuente con un Servicio de Atención a la Ciudadanía para fines de atender las quejas, reclamos o denuncias de las y los usuarios con la finalidad de atender las mismas y recomendar acciones tendientes a corregir o mejorar el servicio, independientemente de las sanciones que puedan imponerse a los operadores por la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito como entidad encargada de realizar el control del Servicio Público de Transporte.

El GAMLP informó que el Servicio Público Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros se brinda a través de los buses denominados “Puma Katari” que cuentan con condiciones de accesibilidad física para transportar personas con discapacidad, incluidas las personas usuarias de sillas de ruedas; cuyos vehículos hasta el mes de julio de la gestión 2019, se constituían en los únicos vehículos motorizados que prestaban servicio de transporte urbano de pasajeros con condiciones de accesibilidad a la población con discapacidad¹²⁰, posteriormente, se presentó la flota de buses de nominada “Chiki Titi” que brinda servicios de transporte municipal a zonas de alta pendiente, igualmente con condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad¹²¹.

Finalmente, de los preceptos descritos en el presente acápite, se advierte que el Gobierno Autónomo Municipal ha positivado su obligación de elaborar un proyecto para la creación del transporte municipal ortopédico como servicio especializado de transporte para personas con discapacidad (con diferentes tipos de discapacidad) con tarifa adecuada¹²². Sin embargo hasta la fecha la misma no fue efectuada a pesar de existir regulación expresa, toda vez que la entidad municipal no hace referencia en la respuesta brindada a ningún proyecto en elaboración o ejecución sobre transporte público ortopédico o especializado para personas con discapacidad.

3.1.3. Planes con enfoque de transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad

Respecto de planificación en la temática de transporte urbano, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, remitió dos (2) Planes, siendo estos: 1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, que constituiría el conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles, y 2. El Plan de Eliminación de Barreras Arquitectónicas y Urbanas, creado por el Comité Intersectorial de Accesibilidad Universal para la Eliminación de Barreras Arquitectónicas y Urbanas en el Municipio de La Paz¹²³, con el objetivo de impulsar, dar seguimiento e implementar este Plan. En el marco de las competencias de cada uno de sus integrantes, y así constituirse en el principal ente de fiscalización y cumplimiento de la normativa internacional, nacional y municipal relacionada a la eliminación de barreras arquitectónicas¹²⁴.

¹¹⁹ Artículo 5 del Reglamento de Servicio Público Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros.

¹²⁰ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, Informe con CITE: SMM-DROM N° 020/2019, SMM-DPIM N° 019/2019 y SMM/AL N° 026/2019, de 31 de julio de 2019, Acápite 11.

¹²¹ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, Informe con CITE: SMM-DROM N° 020/2019, SMM-DPIM N° 019/2019 y SMM/AL N° 026/2019, de 31 de julio de 2019, Acápite 18.

¹²² Parágrafo III del Artículo 23 de la Ley Municipal Autonómica N° 209 y Artículo 30 del Decreto Municipal N° 32/2017

¹²³ Aprobado mediante Resolución Ejecutiva N° 062/2017 de 23 de febrero de 2017.

¹²⁴ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, Informe con CITE: SMM-DROM N° 020/2019, SMM-DPIM N° 019/2019 y SMM/AL N° 026/2019, de 31 de julio de 2019, Acápite 1.

De la revisión del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** remitido, se tiene que los objetivos del PMUS se enmarcan en los objetivos estratégicos del Plan de Desarrollo 2012-2040 del municipio de La Paz (Plan 2040), los cuales son:

1. Consolidar de manera inclusiva y segura el sistema sustentable de movilidad, acorde a las características físico-territoriales del municipio, para garantizar el acceso, la ocupación y articulación ordenada y eficiente del territorio.
2. Generar la red de infraestructura y equipamiento de cobertura total, jerarquizada y diferenciada con tecnologías ecoeficientes, segura e inclusiva, para la consolidación del Sistema de Movilidad Sustentable del Municipio de La Paz.
3. Establecer un Sistema Sustentable e Integrado de Transporte Multimodal centrado en el ser humano, inclusivo, accesible, seguro, y eficiente con cobertura total municipal y regional.
4. Satisfacer las necesidades de desplazamiento de la población para el desarrollo eficiente de sus actividades en el municipio y la región, ejerciendo gobernanza y fomentando la corresponsabilidad y participación con calidad, calidez y respeto de todos los actores del sistema de movilidad sustentable.

El PMUS en su acápite 2.5 establece medidas para el mejoramiento de la movilidad de personas con “capacidades diferentes”, entre estas: i. El Servicio Especial de Transporte Operado por el GAML, y ii. Mejoramiento de la infraestructura para la movilidad de personas con “capacidades diferentes”.

Al respecto antes de proseguir con el análisis sobre el contenido del PMUS, corresponde puntualizar que dicho Plan emplea terminología inapropiada de “personas con capacidades diferentes” para referirse a las personas con discapacidad, que debe ser corregido, toda vez que esta terminología de personas con capacidades diferentes hace referencia a la singularidad de una persona y no así a las personas con discapacidad que son las personas con deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales que se enfrentan a las barreras que generan la discapacidad e impiden su participación plena y efectiva.

Ahora bien, en cuanto al Servicio Especial de Transporte Operado por el GAML, el Plan establece que Gobierno Autónomo Municipal debe diseñar un programa de transporte especial para proveer de servicio gratuito a las personas con discapacidad; cuyo servicio puede ser provisto una o dos veces por semana por cada distrito, dependiendo de la disponibilidad de presupuesto ya que el servicio debe ser subvencionado. Al efecto, es necesario la adquisición de buses de acondicionamiento especial que permitan el acceso seguro y cómodo de personas con discapacidad, principalmente usuarias silla de ruedas y de personas con movilidad reducida en general. Al respecto, la normativa municipal dispone que el Servicio de Transporte Municipal debe elaborar un proyecto para la creación del transporte municipal ortopédico adaptado a los diferentes tipos de discapacidad, bajo una tarifa adecuada.

En cuanto al mejoramiento de la infraestructura para la movilidad de personas con discapacidad, el PMUS plantea la implantación de varias medidas entre ellas, el mejoramiento y ampliación de aceras y zonas de tráfico calmado. Asimismo de manera específica para la población con discapacidad visual plantea la implementación de circuitos para personas con discapacidad en el área central de la ciudad de La Paz.

En ese sentido se puede colegir que el PMUS plantea medidas a adoptarse para coadyuvar en el acceso de las personas con discapacidad a los servicios públicos de transporte urbano. Sin embargo, la respuesta brindada por el GAML refiere y adjunta el citado plan, en formato de informe, mismo que no contiene información sobre el instrumento legal de aprobación, plazo y presupuesto para su ejecución, aspectos indispensables para su vigencia e implementación.

En ese entendido, el GAML además de considerar los aspectos de forma, deberá considerar la socialización del documento con organizaciones de personas con discapacidad, para su construcción participativa a efectos

del fortalecimiento del enfoque de discapacidad, asimismo, deberá introducir con claridad y fuerza coercitiva, plazos y recursos para su ejecución progresiva.

Cabe precisar que conforme a la normativa referida, la Máxima Autoridad Ejecutiva del GAM tiene atribuciones para aprobar planes, programas y proyectos, formulados por la AMTT, que es la Dirección Especial de Movilidad, Transporte y Vialidad, es decir, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, que debe contener el Programa Municipal de Transporte, al respecto, como ya se señaló, el GAMLMP remitió únicamente un documento del PMUS en formato de informe, y no así documentación que acredite al menos que el PROMUT se encuentra proyectado.

En forma específica, la norma dispone que además de la disposición de planes y proyectos para la creación del transporte municipal ortopédico adaptado a los diferentes tipos de discapacidad, el Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible debe priorizar a las personas con discapacidad sobre las demás usuarias y usuarios.

El Plan de Eliminación de Barreras Arquitectónicas y Urbanas (EBAU) 2019, tiene el objetivo de lograr progresivamente la eliminación de barreras arquitectónicas, urbanas incluidas las de transporte y comunicación, y la construcción de espacios y entornos accesibles en el municipio de La Paz, que beneficien a la población paceña en general y principalmente a personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres en etapa de gestación, personas con movilidad reducida, niños, niñas; a través de la ejecución de proyectos, obras, servicios que realizan y brindan las diferentes unidades organizacionales del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.

Los objetivos específicos del Plan son: i. Establecer y ejecutar un programa de capacitación dirigido a las unidades organizacionales del GAMLMP sobre la normativa que deben emplear para la eliminación de barreras arquitectónicas y urbanas (EBAU); ii. Eliminar progresivamente las barreras arquitectónicas y urbanas en los servicios y puntos de atención a la población; iii. Potenciar el servicio de transporte del GAMLMP asegurando 100% de accesibilidad con criterios de diseño universal; iv. Eliminar progresivamente las barreras comunicacionales en servicios y puntos de atención a la población; v. Construir y reconstruir progresivamente obras y entornos del GAMLMP con criterios de accesibilidad universal, y vi. Consolidar un Comité Intersectorial como espacio de participación, que realice periódicamente el seguimiento, supervisión, evaluación y recomendación a los proyectos, programas y servicios destinados a efectivizar el Plan EBAU.

Los resultados esperados del Plan son: i. 100% de las unidades organizacionales del GAMLMP conocen y aplican la normativa relacionada a la eliminación de barreras arquitectónicas y urbanas; ii. 100% de las unidades organizacionales y servicios que presta el GAMLMP conocen, difunden y aplican políticas que promueven la eliminación de barreras arquitectónicas, urbanas incluidas las de transporte y comunicación; iii. 100% de la ciudadanía que habita los 11 macrodistritos urbanos y 3 macrodistritos rurales del municipio de La Paz se benefician con la eliminación de barreras arquitectónicas y urbanas incluidas las de transporte y comunicación; iv. 100% de los nuevos proyectos (construcción de servicios, obras, infraestructura) del GAMLMP cuentan con criterios de accesibilidad y diseño universal, desde la gestión 2019; v. 100% de las Unidades Organizacionales del GAMLMP ejecutan proyectos, programas y planes dispuestos en sus POAs, con criterios de accesibilidad y diseño universal, y vi. Comité Intersectorial conformado por representantes de las unidades organizacionales del GAMLMP, instituciones vinculadas a la temática, sociedad civil y otros, participa a través de reuniones, visitas y otros, en el impulso, elaboración y seguimiento e implementación del Plan EBAU”.

De los aspectos señalados se tiene que el Plan EBAU proyecta sus resultados para promover condiciones de accesibilidad a las personas con discapacidad y de manera específica tiene como resultado esperado que el 100% de las unidades organizacionales y servicios que presta el GAMLMP conocen, difunden y aplican políticas que promueven la eliminación de barreras arquitectónicas, urbanas incluidas las de transporte y comunicación; empero, cabe puntualizar que el Plan en general tiene por finalidades principales por un lado la eliminación de barreras arquitectónicas, las cuales están relacionadas con la infraestructura y por otra parte tiene por objeto eliminar barreras urbanas que se refieren a los “obstáculos del espacio urbano público o privado (veredas, calles,

avenidas, plazas, parques, sitios históricos, y turísticos, mobiliario urbano)¹²⁵, lo que advierte que toda acción o resultado proyectado tendrá como finalidad última intervenir en estas áreas, que no se adecuan de manera concreta a otros servicios más que los relacionados a infraestructura, como ocurre en el caso de los servicios de transporte público en el que no existe acceso, principalmente debido a la falta de condiciones de accesibilidad física en los vehículos.

Por otra parte, de manera específica el Parágrafo III del Artículo 29 del Decreto Municipal N° 32/2017, establece que el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz mediante las áreas respectivas, deben generar un **plan de aplicación progresiva para la transformación del transporte público, en un transporte inclusivo y accesible para las personas con discapacidad**, documento que no fue referido en la respuesta del GAMLP, por lo que se infiere la no existencia e incumplimiento de la norma que dispone su proyección y aprobación. Este mandato, permitirá contar con un plan específico sobre transporte inclusivo y accesible para personas con discapacidad.

Cabe ponderar que para el cumplimiento de este deber legal, de manera conjunta con actores competentes y organizaciones de personas con discapacidad, el Gobierno Autónomo Municipal cuenta con el Comité Intersectorial de Accesibilidad Universal para la Eliminación de Barreras Arquitectónicas y Urbanas en el Municipio de La Paz, que tiene entre sus líneas estratégicas la elaboración del Plan de eliminación de barreras actitudinales para un municipio inclusivo y elaboración de propuestas que mejoren la accesibilidad urbanística de grupos vulnerables, tales como, una Ley Municipal de Accesibilidad, proyecto de taxis inclusivos y procesos de sensibilización y capacitación para una ciudad inclusiva¹²⁶, en el marco de lo dispuesto en el Parágrafo I del Artículo 19 del Decreto Municipal N° 32/2017.

3.1.4. Registro de denuncias y procesos de información y sensibilización sobre transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad

El marco normativo del GAMLP, establece que la Autoridad Municipal de Transporte tiene atribuciones para fiscalizar, supervisar, controlar, y emitir sanciones relativas al sistema de movilidad urbana. Las actividades operativas de control del servicio público de transporte público son realizadas por funcionarios públicos municipales, reguladores urbanos y guardia municipal, que alcanzan al cumplimiento de las tarifas aprobadas.

Si bien la norma determina que la presentación de la denuncia debe ser en forma escrita mediante formulario de denuncia y fotocopia de la Cédula de Identidad, dispone también que el Sistema de Atención a la Ciudadanía deberá contar con herramientas tecnológicas, que permitan la atención de solicitudes quejas, reclamaciones o consultas sobre el servicio, asimismo, que deberá contar con un centro de llamadas.

Se ha identificado que el GAMLP ha establecido contravenciones generales y específicas, aplicables a las medidas afirmativas reguladas sobre transporte inclusivo de personas con discapacidad: Conductas prohibidas generales: No respetar derechos de los usuarios - Infracción grave, y Conductas prohibidas específicas como infracciones gravísimas: i. Negarse a transportar personas con discapacidad en aquellos vehículos que cuenten con espacios habilitados para el efecto y ii. Parar momentáneamente un vehículo motorizado sobre aceras, pasos peatonales, carriles exclusivos de transporte y/o rampas o espacios destinados para personas con discapacidad.

Las sanciones aplicables a infracciones graves son multas pecuniarias y de servicio comunitario gratuito y las sanciones administrativas que aplican a las infracciones gravísimas son: a. Conminatoria, b. Clausura, c. Suspensión temporal y d. Revocatoria; Así también la norma dispone que la Guardia Municipal de Transporte puede aplicar medidas precautorias ante la identificación de infracciones flagrantes en vía pública, sin perjuicio de las sanciones que correspondan.

¹²⁵ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, Plan de Eliminación Arquitectónica y Urbanas, Acápites 1.4.2, Pág. 22.

¹²⁶ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, Plan de Eliminación Arquitectónica y Urbanas, Acápites 4.5, Pág. 85 y 86.

A pesar del marco regulatorio de infracciones y sanciones desarrollado por el GAMLPL, la entidad municipal informó que en las gestiones 2017 a 2019 no ha recibido **denuncias** sobre falta de accesibilidad al servicio público de transporte urbano. Esta situación, que a pesar de diferenciarse del marco regulatorio para el transporte interdepartamental, porque si se regularon conductas prohibidas específicas, merece el mismo análisis, sobre ausencia de una cultura de denuncia por la ausencia de un sistema de denuncias efectivo ante una posible vulneración de derechos y la falta de regulación de contravenciones específicas sobre falta de condiciones de accesibilidad a las personas con discapacidad desde las características del vehículo e infraestructura de transporte.

Respecto a **procesos de información y sensibilización**, el GAMLPL informó que a través de la Secretaría Municipal de Movilidad en el marco del Plan Integral de Capacitación a la Población, en materia de Movilidad Urbana Sustentable, efectuó talleres dirigidos a los conductores en temáticas del buen servicio al usuario, sensibilizando en aspectos inherentes al género, edad y discapacidad. Sin embargo, dicha información no fue respaldada con ningún medio de verificación.

Asimismo el GAMLPL informó que elaboró el Manual de Diseño Vial, el cual fue aprobado por la Secretaría Municipal de Movilidad a través de la Resolución Administrativa SMM N° 507/2018, que tiene por objetivo establecer los criterios técnicos y los estándares para la elaboración de diseños viales a ser implementados en el área urbana y áreas de expansión de la ciudad de La Paz, considerando las necesidades y requerimientos de los diferentes actores que utilizan el espacio público, entre estas, las personas con discapacidad, para quienes señala que se debe tomar en cuenta el diseño del espacio de desplazamiento de los peatones y los movimientos relacionados con girar, maniobrar sillas y desplazarse.

El referido Manual, cuenta con información sobre reuniones con grupos focales que llevó a cabo el GAMLPL, en el que se habría detectado que las personas con discapacidad (con dificultades de movilidad) tenían problemas para su movilidad en la ciudad de La Paz, entre los cuales, se destacan: i. Los operadores de transporte público no consideran a las personas en silla de ruedas o con muletas, ya que no se detienen para recogerlos; ii. Utilizan taxi o radio taxi para desplazarse, a pesar de su tarifa alta en relación a los otros buses de transporte público, y iii. Los buses deben disponer de algún mecanismo para permitir el acceso de las sillas de ruedas.

En ese antecedente, a pesar de que la norma disponga que las personas con discapacidad tienen derecho a contar con espacios de socialización con mobiliario e infraestructura y que el GAMLPL tiene la obligación de difundir la Ley Municipal de Personas con Discapacidad, que incluye disposiciones sobre transporte, y específicamente que la Escuela de Gestores Municipales en coordinación con la Unidad de Personas con Discapacidad, implementaran cursos dirigidos a operadores y conductores sobre derechos de personas con discapacidad y lenguaje inclusivo; a la fecha se infiere que estas disposiciones no son cumplidas por las autoridades municipales del GAMLPL.

Sobre el servicio público de transporte urbano colectivo de pasajeros prestado por el GAMLPL, la normativa municipal vigente dispone que i. Las plataformas del GAMLPL deberán promover una atención positiva, directa y personalizada a personas con discapacidad en la atención preferente a dicha población y ii. Promover el aprendizaje de medios alternativos de comunicación en los servidores públicos municipales, priorizando la capacitación a la guardia municipal, los educadores urbanos-zebras, atención de plataformas, y personal que trabaja en el servicio de transporte municipal SETRAM, contando con materiales que se adecuen a las necesidades de personas con discapacidad. Al respecto, el GAMLPL no informó sobre procesos de información y capacitación a servidores públicos municipales, como operadores de transporte directo, ni sobre material informativo sobre el servicio en formatos accesibles.

3.2. Gobierno Autónomo Municipal de El Alto

3.2.1. Normas emitidas por el Gobierno Autónomo Municipal del El Alto

El Gobierno Autónomo Municipal de El Alto (GAMEA) informó¹²⁷, que emitió normas sobre transporte público urbano que contienen regulaciones específicas para personas con discapacidad, las cuales son:

1. Ley Municipal de Transporte y Movilidad Urbana N° 010/2013, de 13 de mayo de 2013, modificada por la Ley N° 032 de 16 de octubre de 2013.
2. Decreto Municipal N° 06/2013, de 21 de octubre de 2013, Reglamento Sancionatorio.
3. Ley Municipal de las Personas con Discapacidad N° 457, de 28 de noviembre de 2017.
4. Decreto Municipal N° 053/2016, de 31 de mayo de 2016, de Identificación y Registro de Transporte Público Urbano en el Municipio de El Alto.

En ese entendido, a continuación se realiza un análisis de cada norma promulgada por el GAMEA, respecto a transporte inclusivo de personas con discapacidad.

1. Ley Municipal de Transporte y Movilidad Urbana N° 010/2013, de 13 de mayo de 2013, modificada por la Ley N° 032 de 16 de octubre de 2013

Medidas afirmativas

Específicas

- Adopción de los principios de accesibilidad, calidad y universalidad para que todas las usuarias y usuarios accedan al Sistema de Transporte, por el medio y modalidad que escojan, con condiciones de equidad, calidad, seguridad y economía. (Art. 6).
- Obligación de los operadores de brindar un trato preferencial a PcD. (Art. 59.II.x) y Derecho de PcD a recibir un trato preferencial en el servicio de transporte urbano. (Art. 61.f).
- Prohibición de estacionar vehículos en espacios destinados exclusivamente para PcD (Art. 78.c)
- Derecho del peatón a solicitar la instalación de semáforos y la construcción de pasarelas y demás infraestructura peatonal necesaria, especialmente para personas con discapacidad física y/o sensorial (Art. 52 I.)
- Derecho de las personas con discapacidad "física y sensorial" a solicitar la adopción de medidas específicas que le permitan un tránsito seguro y cómodo por los espacios y vías públicas (Art. 52)
- Consideración de conductores a ceder el paso a personas con discapacidad "física y/o sensorial" (Art. 52. o.)

Generales

- Obligaciones de los conductores que prestan servicio público de transporte, respetar los derechos de los usuarios y prestar el servicio a los ciudadanos sin discriminación de ninguna índole. (Art. 46.II.b y h y Art. 59.II.e).
- Deber de cumplir con condiciones específicas determinadas por el Órgano Ejecutivo Municipal para la prestación del servicio. (Art. 46.III).
- Obligación del operador de realizar modificaciones del vehículo para la comodidad y seguridad de los usuarios, de acuerdo a estándares permitidos. (Art. 59.III.v.)
- La prestación del servicio será realizada por operadores previamente autorizados por la Autoridad Municipal de Movilidad Urbana y Transporte (AMMUT), conforme a los requisitos, condiciones, procesos y procedimientos. La elaboración de especificaciones y estándares técnicos para la prestación del servicio público de transporte urbano, conforme a reglamentación por la AMMUT (Art. 11.II y Art. 22)
- El GAMEA apoyará e incentivará al servicio público de transporte masivo de pasajeros y la renovación del parque automotor, podrá también priorizar la gestión de financiamiento a favor de los operadores autorizados, con el propósito de mejorar el servicio público. (Art. 24)
- Establece que por razones justificadas se otorgará permisos excepcionales a la restricción vehicular. (Art. 73.)

¹²⁷ Gobierno Autónomo Municipal de El Alto, Informe con CITE: SMMUS/DRMU/URT/ 287/2019, de 1 de julio de 2019, Informe con CITE: SMMUS/DPMUS/AL/002/2019, Informe con CITE: SMMUS/DMTP-WB/AL/N° 024/2019, ambos de 3 de julio de 2019.

Planes	<ul style="list-style-type: none"> - La AMMUT es la instancia encargada de planificar y regular los servicios públicos y privados de transporte urbano. (Art. 7). - La o el alcalde tiene la facultad de aprobar los planes, programas y proyectos formulados por la AMMUT, crear el Comité Multidisciplinario de Movilidad y Transporte Urbano, para la formulación de políticas públicas municipales integrales sobre Transporte Transito y Movilidad Urbana y remitir al Concejo Municipal, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que deberá contener el Programa Municipal de Transporte, Tránsito y Movilidad Urbana (PROMUT); Que constituye la Política Pública Municipal de Transporte (Art. 10. a., b. y d.) - La AMMUT debe elaborar el PMUS para el Municipio de El Alto; el cual deberá contener el PROMUT, que constituye la Política Pública Municipal de Transporte, Transito y Movilidad Urbana. (Art. 11.c.) - Elaboración de planes y proyectos para la autorización del servicio público de transporte urbano, por la AMMUT. (Art. 11.II)
Control, supervisión	<ul style="list-style-type: none"> - El control y supervisión de las tarifas aprobadas, está a cargo de la AMMUT (Dirección Especial de Movilidad Urbana y Transporte) y guardia municipal. (Art. 11 Art. 25.III). - La AMMUT tiene la atribución de imponer sanciones a los operadores y conductores de los servicios público y privado de transporte urbano (Art. 11. k.)
Contravenciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - Establece como infracciones graves el no respetar los derechos de peatones. (Art. 95.II.c) - Establece como infracciones gravísimas el hecho de negarse a llevar pasajeros y no brindar atención preferencial a PcD. Art. (102.II.e. y g.) - Establece como infracción gravísima, estacionar un vehículo en rampas para personas con discapacidad (Art. 106 I.) - Establece como infracción gravísima, no brindar atención preferencial a “capacidades especiales” por parte de conductores (Art. 102. I.) - Las sanciones a las infracciones serán de carácter pecuniario, administrativo y de servicio comunitario gratuito. (Art. 107). - Los recursos recaudados de la ejecución de las sanciones pecuniarias aplicadas por el GAM deben ser destinadas exclusivamente al cumplimiento de la Ley de Transporte y Movilidad Urbana. (Art. 117).
Procesos de información, capacitación y sensibilización	<ul style="list-style-type: none"> - El GAM debe incorporar dentro los programas de cultura ciudadana, planes y proyectos relativos a la educación vial y comunicación, dirigida a la población en general y prioritariamente a PcD. (Art. 84.I). - Los medios masivos de comunicación audiovisual e impreso deben asignar espacios gratuitos para la difusión de mensajes, spot, cuñas radiales u otros sobre la prestación del servicio público de transporte urbano, en el marco de lo previsto de la Ley N° 165. - Derecho de las PcD física y/o sensorial a contar con lugares de socialización con el mobiliario e infraestructura necesaria para su acceso y disfrute (Art. 52. n.)

La Ley Municipal N° 10, de Transporte y Movilidad Urbana, tiene por objeto normar, regular, controlar y sancionar el transporte y tránsito urbano, que forman parte del Sistema de Movilidad Urbana, en la jurisdicción del Municipio de El Alto, bajo criterios de calidad, equidad, seguridad, consenso, economía y en el marco del ejercicio de las competencias exclusivas de la Entidad Territorial Local¹²⁸.

La norma municipal establece la accesibilidad y la universalidad, como principios rectores que tienen la finalidad de asegurar que todas y todos los usuarios, sin distinción alguna, accedan al sistema de transporte público para su libre movilidad.

De acuerdo a la clasificación de vehículos de acuerdo a la capacidad, la presente investigación, se referirá al servicio público de transporte urbano masivo de 81 usuarios o pasajeros en adelante y servicio público de transporte urbano colectivo (buses, microbuses, furgonetas, minibuses, micro furgonetas, automóviles u otros) de 4 a 80 pasajeros.

Se advierte que la norma prevé como obligación de la persona que presta servicios públicos de transporte brindar trato adecuado preferencial a las personas con discapacidad y que su incumplimiento supone infracción gravísima, así también dispone como infracción gravísima la negación a brindar el servicio público; regulaciones que son ponderables, debido a que tienen la finalidad de garantizar y priorizar la prestación del servicio público de transporte urbano a esta población en situación de vulnerabilidad. Adicionalmente, se dispone la prohibición de estacionar vehículos en espacios destinados de forma exclusiva a personas con discapacidad.

Con una disposición similar a la establecida por el GAMLP, el GAMEA establece como consideración de las y los conductores, ceder el paso a personas con discapacidad física y/o sensorial, que como ya se dijo, erróneamente, desde el enfoque asistencialista regula esta obligación como una “consideración” y/o “favor”; por otra parte el alcance de la norma está limitado a personas con discapacidad física y/o sensorial, omitiendo a los tipos de discapacidad intelectual, mental y múltiple.

Esta misma limitante, se encuentra dispuesta en la norma, cuando se refiere a derechos del peatón con discapacidad, es decir que se dispone que únicamente las personas con discapacidad física y/o sensorial, tengan el derecho a la adopción de medidas específicas, instalación de semáforos y la construcción de pasarelas y demás infraestructura peatonal necesaria, obviando a las personas con otros tipos de discapacidad. En este mismo error se incurre, en la disposición que otorga el derecho a contar con lugares de socialización con el mobiliario e infraestructura necesaria para su acceso y disfrute.

Si bien la norma contiene disposiciones de transporte inclusivo de personas con discapacidad, y disposiciones generales como la obligación de las y los conductores que prestan servicio público de transporte, de respetar los derechos de las y los usuarios, prestar el servicio sin discriminación de ninguna índole y cumplir con condiciones específicas determinadas por la autoridad municipal del Órgano Ejecutivo. Corresponde, mencionar que la norma no abarca disposiciones específicas sobre condiciones de accesibilidad a personas con discapacidad, incluidas a personas usuarias de silla de ruedas, en su generalidad para vehículos de transporte masivo y de acuerdo a la capacidad en los vehículos de transporte colectivo, para que esta población acceda al servicio en igualdad de condiciones y oportunidades que las demás personas.

Al respecto, la norma establece la obligación genérica de realizar modificaciones del vehículo para la comodidad y seguridad de los usuarios de acuerdo a estándares permitidos, sin embargo no se comunicó normas sobre estándares técnicos y mucho menos que contengan enfoque de discapacidad, así también el incumplimiento a esta obligación tampoco ha sido definido como contravención.

La elaboración de especificaciones y estándares técnicos para la prestación del servicio, es una obligación de la AMMUT, que debe controlar su cumplimiento con carácter previo a emitir las autorizaciones; en relación a esta preocupación, se resalta que se encuentra dispuesta, la facultad del GAMEA para apoyar e incentivar al servicio público de transporte masivo de pasajeros y la renovación del parque automotor, con el propósito de mejorar el servicio público a la luz de lo dispuesto en la Ley General de Transporte.

Sobre el Artículo 73, la disposición de otorgar permisos excepcionales a la restricción vehicular establecida, debe ser de aplicación directa para vehículos conducidos por personas con discapacidad y vehículos que los transporten.

Por otra parte, es necesario señalar que la norma emplea terminología inapropiada de “personas con capacidades especiales” para referirse a las personas con discapacidad, misma que debe ser corregida, por las diversas razones ya señaladas con anterioridad en el presente informe y en concordancia con la Constitución Política del Estado y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en resguardo de la identidad y dignidad de las personas con discapacidad.

2. Decreto Municipal N° 06/2013, de 21 de octubre de 2013, Reglamento Sancionatorio	
Medidas afirmativas	<p>Generales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adopción del principio de protección al pasajero/usuario para la efectiva y oportuna protección de los derechos de las y los usuarios con relación a la prestación del servicio público de transporte. (Art. 4.n)
Control y supervisión	<ul style="list-style-type: none"> - La AMMUT, tiene la facultad de controlar los servicios públicos de transporte urbano. (Art. 5.a y 7.IV).
Contravenciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - Establece como infracciones gravísimas, no brindar atención preferencial a “personas con capacidades diferentes” (Art. 16.e). - Establece como infracción grave, no respetar los derechos de los peatones y/o pasajeros establecidos en la Ley Municipal de Transporte. (Art. 12.II.e). - Establece como infracción estacionar en espacios destinados exclusivamente a “personas con capacidades diferentes” (Art. 25.d.) d) - Establece como infracción grave, parar momentáneamente en pasos peatonales, carriles destinados al Servicio de Transporte y/o espacios destinados a “personas con capacidades diferentes” (Art. 26.e). - Establece como infracción grave exceder el tiempo de tres minutos de parada momentánea a efectos de embarcar y desembarcar pasajeros (Art. 26.a) - Las sanciones a los operadores o sindicatos serán sancionadas en el caso de infracciones leves, graves y gravísimas, mediante multas pecuniarias, sanciones administrativas, de servicio comunitario y sanciones mixtas. (Art. 18. II, III y IV y Art. 36) - En el caso de las sanciones pecuniarias aplicables a las contravenciones referidas, las multas son de Bs. 10, Bs. 15 y Bs. 20, respectivamente y las sanciones administrativas. (Art.39.a.) - Las sanciones administrativas se clasifican en memorándum de amonestación administrativa municipal; servicio comunitario; decomisos de placas; suspensión temporal de recorrido de 1 a 3 días y suspensión. (Art. 49) - Las sanciones a las infracciones de estacionar en espacios no autorizados, serán pecuniarias y mixtas (con retención de vehículos) (Art. 53.I). El monto a ser cancelado por las infracciones en materia de estacionamiento, para el servicio público será de Bs. 20 (Art. 39.c). - Inicio de proceso administrativo, ante denuncias presentadas personalmente ante la AMMUT, acompañadas con prueba, debiendo a través de la Guardia Municipal de Transporte y/o funcionarios municipales, reunir los medios probatorios suficientes que conlleven a demostrar los hechos señalados en la denuncia. (Art. 58) - Las sanciones podrán ser realizadas por la Guardia Municipal de Transporte de forma directa, o cuando la afectada o afectado presenten denuncia a la autoridad Municipal de Movilidad Urbana y Transporte, mediante Resolución Administrativa Sancionatoria. (Art. 56, 60.III y 62).

El Reglamento Sancionatorio fue comunicado por el GAMEA, como norma que establece disposiciones sobre control y determina sanción para infracciones administrativas municipales del transporte y tránsito urbano, en cumplimiento de la Ley Municipal de Transporte y Movilidad Urbana y sus reglamentos constituyéndose en el instrumento técnico legal municipal, dentro de la jurisdicción territorial del municipio de El Alto¹²⁹. Desarrolla disposiciones sobre control y determinación de sanciones por infracciones administrativas municipales,

¹²⁹ Artículo 1 del Decreto Municipal N° 06/2013 del Gobierno Autónomo Municipal El ALTO.

sustentadas en el principio de protección del usuario, comprendiendo que el Servicio Público de Transporte Urbano es una actividad que satisface la necesidad colectiva de movilizar pasajeros de manera permanente e ininterrumpida.

En concordancia con la Ley N° 10 de Transporte y Movilidad Humana, establece como infracción gravísima de los conductores del servicio público de transporte urbano, la falta de atención preferente a personas con discapacidad, infracción grave, no respetar los derechos de los peatones y/o pasajeros establecidos en la Ley Municipal de Transporte, parar momentáneamente en pasos peatonales, carriles destinados a personas con discapacidad, y exceder el tiempo de tres minutos de parada momentánea a efectos de embarcar y desembarcar pasajeros. Sobre este último punto, es importante realizar una diferenciación positiva, para las personas con discapacidad y movilidades que transportan personas con discapacidad, debido a que el tiempo de tres minutos no es aplicable cuando se trate de embarque y desembarque de personas con discapacidad, en particular, con discapacidad física-motora, usuarias de silla de ruedas y otros con movilidad reducida.

Las sanciones en el caso de infracciones leves, graves y gravísimas, mediante multas pecuniarias, son sanciones administrativas, de servicio comunitario y sanciones mixtas. Llama la atención que las multas pecuniarias aplicables a las contravenciones referidas sean de Bs. 10, Bs. 15 y Bs. 20, que si bien en muchos casos se acompaña de sanciones administrativas (memorándum de amonestación administrativa municipal; servicio comunitario; decomisos de placas; suspensión temporal de recorrido de 1 a 3 días y suspensión), son montos realmente insignificantes para operadores de transporte público.

Sobre el destino de las multas, la norma¹³⁰ establece que se destinarán a la capacitación de los operadores e implementación de políticas en materia de transporte y al cumplimiento del objeto y alcances de la Ley N° 010, al respecto se considera oportuno que las autoridades municipales determinen que las multas recaudadas se destinen a procesos de capacitación sobre transporte inclusivo.

En el caso de infracción por estacionamiento de vehículos de servicio público en espacios destinados exclusivamente a personas con discapacidad, la norma establece una sanción mixta, comprendida por sanción económica y traslado o custodia del vehículo en garaje autorizado. Las sanciones señaladas pueden ser efectuadas por la Guardia Municipal de Transporte en representación de la Autoridad Municipal de Movilidad Urbana y Transporte (AMMUT) de forma directa, o cuando la persona afectada presente denuncia ante la Autoridad Municipal de Movilidad Urbana y Transporte, previo proceso administrativo.

Asimismo, la norma establece que en caso de denuncias presentadas personalmente ante la AMMUT y que cuenten con pruebas de respaldo, se iniciará un proceso administrativo. Sin embargo, esta regulación debe ser analizada, toda vez que en el marco del principio de protección al usuario que rige el Reglamento Sancionatorio no se debería solicitar la entrega de pruebas a momento de su presentación, y en consecuencia debería ser admitida sin necesidad de exigir prueba inmediata, puesto que será en el desarrollo del proceso, la oportunidad de evidenciar o descartar la infracción denunciada así como la existencia o no de la responsabilidad del prestador del servicio público de transporte denunciado.

Asimismo, es observable que la norma exija la presentación de denuncias de forma personal, debido a que este aspecto, dificulta que las personas con discapacidad, principalmente personas con discapacidad física-motora usuarias de sillas de ruedas, puedan efectuar sus denuncias contra infracciones en la prestación de servicios públicos, es decir, que las personas con discapacidad por la ausencia de condiciones de accesibilidad en los vehículos que brindan servicios públicos, no pueden acceder a los mismos para desarrollar su actividades diarias, de igual forma no podrían acceder para dirigirse a las oficinas de la AMMUT a efectos de presentar su denuncia; por lo que es necesario que el Gobierno Autónomo Municipal genere mecanismos y formas accesibles para que las personas con discapacidad presenten denuncias sobre el trato inadecuado y las diversas dificultades que enfrentan en los servicios públicos de transporte urbano del municipio de El Alto.

¹³⁰ Parágrafo V del Artículo 7 del Decreto Municipal N° 06/2013, Reglamento Sancionatorio, de 21 de octubre de 2013

Por último respecto a las normas analizadas, es necesario señalar que el Reglamento de Sanciones, emplea terminología inapropiada de “personas con capacidades diferentes” y “personas con capacidades especiales” para referirse a las personas con discapacidad; terminología que debe ser modificada, debido a que es incompatible con la denominación de personas con discapacidad que se plasma en el ordenamiento jurídico boliviano.

3. Ley Municipal de las Personas con Discapacidad N° 457, de 28 de noviembre de 2017	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adopción de los principios de accesibilidad universal, progresividad, pluralidad y diversidad, participación plena y efectiva, transversalidad e intersectorialidad, para que las PcD puedan gozar plenamente de todos los derechos humanos y libertades fundamentales con condiciones adecuadas de accesibilidad. (Art. 5.c), f), h), i) y k). - Adopción de los enfoques inclusión social y de derechos, que reconoce a las PcD como titulares de derechos y obligaciones, promoviendo su participación activa y plena. (Art. 6.a) y c). - Definición de Diseño Universal y Accesibilidad (Art. 7) - Conformación de un equipo multidisciplinario que preste servicios gratuitos de defensa psico-socio-jurídica en la unidad especializada de GAMEA, para garantizar los derechos de las PcD. (Art. 11). - Transporte Público Municipal Gratuito para PcD. (Art. 30.I). - Otorgación preferente de los dos primeros asientos a PcD. (Art. 30.II). - El GAMEA aplicará normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad a las instalaciones y los servicios de uso público o abierto al público, promoviendo la accesibilidad e inclusión de las PcD (Art. 32)
Planes	<ul style="list-style-type: none"> - La norma establece como fines: i. Promover políticas, planes, programas, proyectos y acciones destinadas a la inclusión y desarrollo humano y social de las PcD con la finalidad de mejorar su calidad de vida y convivencia social y ii. Promover que el municipio sea un espacio accesible, con espacios públicos cómodos y flexibles para el desenvolvimiento adecuado para todas las PcD y sin discapacidad, eliminando todo tipo de desigualdad y barreras. (Art. 2). - El GAM cuenta con una Unidad Especializada en Discapacidad para la generación de políticas públicas, la ejecución de planes, programas y proyectos integrales para las PcD. (Art. 10). - El GAMEA tiene la responsabilidad de asegurar que el diseño, ejecución, seguimiento, monitoreo y evaluación de políticas públicas, programas y proyectos municipales transversalice el enfoque de inclusión social. (Art. 12.a).
Procesos de información, capacitación y sensibilización	<ul style="list-style-type: none"> - En el GAMEA se fortalecerá la promoción del buen trato y respeto a la dignidad humana, en todas las esferas y concientización sobre la discapacidad. (Art. 28).

La Ley Municipal N° 457, de las Personas con Discapacidad, tiene por objeto garantizar la promoción y ejecución progresiva de políticas públicas municipales destinadas a la inclusión efectiva y accesibilidad de las personas con discapacidad, a través del incentivo de una cultura de respeto, trato igualitario y equitativo en el Municipio de El Alto, eliminando toda forma de discriminación y exclusión por razón de discapacidad¹³¹.

De los preceptos descritos de la norma, se sustenta en los principios de accesibilidad y progresividad, adopta los enfoques de derecho e inclusión social para asegurar el reconocimiento de las personas con discapacidad como

¹³¹ Artículo 1. Municipal N° 475 de las Personas con Discapacidad.

sujetos titulares de derechos y promover su participación efectiva y plena, asimismo, contiene las definiciones de Diseño Universal y Accesibilidad establecidos en la CDPCD.

La medida afirmativa más relevante positivada por el GAMEA en esta norma, es la gratuidad en los servicios de transporte público municipal para las personas con discapacidad. Asimismo establece que los operadores del servicio público de transporte público urbano de pasajeros, deben destinar como asientos preferenciales para personas con discapacidad los dos primeros asientos del vehículo de servicio público.

De manera explícita dispone que el GAMEA contará con un equipo multidisciplinario en la unidad especializada para atención de personas con discapacidad, a efectos de garantizar sus derechos. Estos servidores públicos tendrán competencias para prestar servicios gratuitos de defensa psico-socio-jurídica, que abarca la afectación del derecho a la accesibilidad en el servicio público de transporte.

Por otra parte, la norma establece que el GAMEA a través de las instancias competentes, aplicará normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad a las instalaciones y los servicios de uso público o abierto al público, promoviendo la accesibilidad e inclusión de las personas con discapacidad.

Al respecto de este último párrafo, es importante señalar que el GAMEA, no obstante del mandato legal de 2017, hasta la presente gestión, no ha establecido normas, directrices o estándares mínimos sobre condiciones de accesibilidad para la implementación en los servicios públicos de transporte urbano¹³², lo que conlleva por un lado a que los operadores no cuenten con instrumentos técnicos para el efecto, y por otro, que el GAMEA no pueda exigir la implementación de condiciones de accesibilidad que permitan avanzar hacia la inclusión de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte urbano.

En ese contexto es necesario que el GAMEA emprenda acciones pertinentes para la elaboración y aprobación de estándares técnicos y/o normativa que promueva y posibilite la implementación adecuada y responsable de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad en los servicios públicos de transporte en el municipio de El Alto.

Sobre el punto el GAMEA señaló que a partir de la experiencia en el servicio público de transporte masivo implementado en el municipio de El Alto, considera que la variable de Accesibilidad Física debería ser considerada para la otorgación de autorizaciones de operación de un servicio público de transporte, como también deberían ser analizadas las condiciones y características de los diferentes tipos de transporte para determinar espacios y accesorios que faciliten el traslado de personas con discapacidad, la tarifa preferencial, buen trato y espacios preferenciales, ya que éstos aspectos constituirían elementos importantes para la población al momento de medir la calidad del servicio¹³³. En concordancia señaló que de acuerdo a una revisión de la normativa vigente, se verificó que no se tiene normativa específica relacionada al tratamiento de condiciones de accesibilidad física para personas con discapacidad (...) y que ve la necesidad de una normativa específica que permita establecer las condiciones para la accesibilidad al Sistema de movilidad Urbana de las personas con discapacidad física motora¹³⁴.

Sobre este último párrafo, citado de la respuesta escrita del GAMEA, se debe aclarar que la regulación de condiciones de accesibilidad física, debe contener precisiones específicas que a la luz del diseño universal, brinden condiciones de accesibilidad de acuerdo a las necesidades de todas las personas con discapacidad física-motora, visual, auditiva, intelectual, mental o psíquica y múltiple.

¹³² Informe con CITE: SMMUS/DRMU/URT/287/019, Pág. 17.

¹³³ Gobierno Autónomo Municipal de El Alto, Informe SMMUS/DMTP-WB/AL/N° 024/2010, de 3 de julio de 2019, Respuesta punto 14.

¹³⁴ Informe con CITE: SMMUS/DRMU/URT/287/019, Respuesta punto 19.

4. Decreto Municipal N° 053/2016, de 31 de mayo de 2016, de Identificación y Registro de Transporte Público Urbano en el Municipio de El Alto

Condiciones de registro para la prestación del servicio

- Los operadores y conductores que prestan el Servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros, deben obligatoriamente registrarse en la Dirección de Regulación de Movilidad Urbana dependiente de la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana Sostenible. (Art. 3. I)
- Los requisitos para el registro de Operadores de Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros son a. Nota dirigida especificando la modalidad del servicio, así como las líneas con las que cuenta, b. Fotocopia simple del Estatuto Orgánico y su Reglamento, c. Relación nominal de afiliados y tipo de afiliación (Propietario - Asalariado), d. Relación nominal de los vehículos con el detalle de placas. (Art. 3.II)
- Para la prestación adecuada del servicio los operadores y/o conductores, deberán implementar en sus vehículos los siguientes requisitos: a. Implementarán franjas adhesivas según el color de cada operador con el nombre de cada institución (...), b. El tamaño del disco será de 90 cm., de largo x13 cm de alto (...), c. La luminaria debe ajustarse al tamaño del disco y d. Colocarán un letrero interno de 30 cm. de alto x 40 de largo, en el que se enunciarán el N° de línea, el punto de origen y destino (...) (Art.5)

El GAMEA informó que la normativa que regula parámetros o estándares de unidades de transporte público urbano, es el Decreto Municipal N° 053/2016 de identificación y registro de transporte público urbano en el municipio de El Alto¹³⁵.

El Decreto Municipal establece la obligación de que operadores y conductores del servicio público de transporte urbano de pasajeros, se registren en la Dirección de Regulación de Movilidad Urbana dependiente de la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana sostenible, al efecto, como se cita en el cuadro precedente, los requisitos incluyen la relación nominal de vehículos con el detalle de placas, pero en ningún caso, solicitan que cuenten con condiciones de accesibilidad, al menos un porcentaje mínimo de los mismos.

De acuerdo a lo informado por la entidad municipal, las autorizaciones para el servicio público de transporte son otorgadas en condición de actualización, siendo que las mismas han sido definidas por anteriores gestiones, y que actualmente se gestiona la actualización de autorizaciones en coordinación con la Central Única de Colectivos-Micros Minibuses Taxis y Trufis El Alto, ente técnico de la Federación Andina de Choferes 1° de Mayo El Alto, en el marco del Inciso g. del Artículo 11 de la Ley Municipal 010/2013, que señala que la Autoridad debe coordinar con los operadores del servicio público de transporte urbano de pasajeros.

Adicionalmente la norma en análisis, contiene las características a cumplir en los vehículos, tal cual se cita en la respuesta brindada por el GAMEA, sin embargo estos se refieren únicamente a disposiciones de señalética por el servicio público de transporte que se brinda, y no así a condiciones de accesibilidad mínima para personas con discapacidad en el motorizado.

Por lo señalado, se ratifica lo ya establecido en el análisis del desarrollo normativo del GAMEA, respecto a la ausencia de elaboración, aprobación, seguimiento, control, definición como infracción y sanciones aplicables, a la falta de condiciones de accesibilidad al servicio público de transporte por personas con discapacidad.

Entre otras normas, el GAMEA remitió i. El **Decreto Municipal N° 077/2017, de 4 de mayo de 2017**, que tiene por objeto aprobar el Libro Centralizador de las trescientas setenta y cinco (375) Paradas Autorizadas del Servicio Público de Transporte Individual y Exclusivo en la modalidad de Taxi, Taxi fono y Radio Taxi en la Jurisdicción del Municipio de El Alto; y ii. El **Decreto Municipal N° 078/2017, de 4 de mayo de 2017**, que tiene por objeto aprobar el Libro Centralizador con 299 Rutas y Recorridos del Servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros en la Modalidad Selectivo (Minibuses) en el Municipio El Alto; de la de su revisión y análisis de

¹³⁵ Gobierno Autónomo Municipal de El Alto, Informe con CITE: SMMUS/DRMU/URT/ 287/2019, de 1 de julio de 2019 (Respuesta a pregunta 7)

éstas normas relacionadas al servicio público de transporte municipal, no contienen disposiciones específicas sobre accesibilidad al servicio para personas con discapacidad.

3.2.2. Servicio Público de Transporte Urbano Directo

Respecto al servicio público de transporte urbano directo, el Gobierno Autónomo Municipal de El Alto informó¹³⁶ que el Decreto Municipal N° 38, Reglamento del Servicio Municipal de Transporte, de 14 de mayo de 2015, tiene por objeto implantar, normar, regular y controlar el Servicio Municipal de Transporte “BUS SARIRI”; así también refirió a la Resolución Administrativa N° 04/2015, a tiempo de informar sobre la tarifa del servicio.

En ese antecedente, a continuación se analizan las disposiciones sobre transporte inclusivo para personas con discapacidad contenidas en las normas emitidas por el GAMEA.

1. Decreto Municipal N° 038/2015, de 14 de mayo de 2015, Reglamento del Servicio Municipal de Transporte.
2. Resolución Administrativa N° 04/2015, de 29 de diciembre de 2015, aprueba la Tarifa del Servicio Municipal de Transporte.

1. Decreto Municipal N° 038, de 14 de mayo de 2015, Reglamento del Servicio Municipal de Transporte	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adopción de los principios de buen trato, calidad del servicio y accesibilidad para asegurar el acceso a los servicios de transporte de todas las personas y en condiciones de igualdad, calidez y calidad. (Art. 5.d, e y f). <p>Generales</p> <ul style="list-style-type: none"> - El Servicio Público de Transporte Masivo debe prestarse con vehículos exclusivamente destinados al transporte de pasajeros que cumplan con características técnicas y condiciones de seguridad mínimas establecidas por la AMMUT. (Art. 12. 1 y 3). - Implementación de canales de atención presencial y no presencial, esta última modalidad mediante centro telefónico y virtual para servicio de contacto, información, orientación y relacionamiento con los usuarios del servicio público de transporte masivo. (Art. 31). - La calidad de los servicios debe ajustar a los estándares de eficacia, eficiencia, economía y transparencia. (Art. 54).
2. Resolución Administrativa N° 04/2015, de 29 de diciembre de 2015, aprueba la Tarifa del Servicio Municipal de Transporte.	
Medidas afirmativas	<ul style="list-style-type: none"> - Establece una tarifa “especial” de Bs. 0,00 (Cero 00/(100) Bolivianos, para PcD moderada, grave y muy grave, a sola presentación del carnet de discapacidad. (Disposiciones primera y segunda).

El Reglamento del Servicio Municipal de Transporte se sustenta en los principios de accesibilidad y buen trato, entre otros, para lograr la satisfacción de las necesidades de transporte de todas y todos los ciudadanos, de manera eficiente, confiable, segura, accesible, oportuna y digna.

Asimismo, del Reglamento se advierte la responsabilidad del Servicio Municipal de Transporte de brindar atención adecuada a la o el usuario de manera oportuna y confiable para garantizar un servicio que satisfaga las necesidades y expectativas, que posibiliten desarrollar una nueva cultura de relacionamiento en la prestación de servicios públicos de transporte masivo en el Municipio de El Alto.

¹³⁶ Artículo 1 del Decreto Municipal N° 38 del GAM El Alto.

Entre las disposiciones generales sobre el Servicio Público de Transporte Masivo, se establece que el servicio debe prestarse con vehículos exclusivamente destinados al transporte de pasajeros que cumplan con características técnicas y condiciones de seguridad mínimas establecidas por la AMMUT, que la calidad de los servicios debe ajustarse a los estándares de eficacia, eficiencia, economía y transparencia y que se deben implementar canales de atención presencial y no presencial para servicio de contacto, información, orientación y relacionamiento con los usuarios del servicio público de transporte masivo. Al respecto, si bien estas disposiciones constituyen el paraguas normativo para la adopción de medidas que permitan garantizar que se cuente con condiciones de accesibilidad en el servicio, si estas no se acompañan de disposiciones específicas, en particular sobre las condiciones técnicas mínimas de accesibilidad, son inaplicables al efecto.

El Servicio Municipal de Transporte Masivo, creado mediante Decreto Municipal N°038/2015, como “Sariri”, actualmente denominado “Wayna Bus”, tiene las siguientes características principales: i. Cuenta con un ascensor para silla de ruedas, cuya puerta de acceso se encuentra en la parte media del lado derecho y mediante la cual ascienden personas con grado de discapacidad; ii. Tiene espacio libre en la parte media para que las personas usuarias de silla de ruedas, se transporten de manera cómoda; iii. Cuenta con asientos preferenciales de color amarillo para niños, mujeres embarazadas y personas con discapacidad¹³⁷.

De las variables de la calidad del Servicio de Transporte Municipal Masivo, con relación al servicio que se brinda a las personas con discapacidad, de acuerdo a lo informado por el GAMEA, se destacan¹³⁸:

Accesibilidad física. En el vehículo, por las características señaladas anteriormente. En puntos de parada, que en la mayoría de las paradas tienen rampas de acceso para personas con discapacidad físico-motora que utilizan silla de ruedas, muletas, burritos prótesis, etc.

Buen Trato. El personal del servicio “Wayna Bus” (conductores, anfitriones, reguladores, cajeros) recibe periódicamente capacitación en trato preferencial a personas con discapacidad, técnicas y formas de comportamiento al momento de atender a este grupo poblacional. Constituye función esencial del personal operativo brindar trato preferente a personas con discapacidad, con calidez humana.

Comunicación, Educación e Información. El Servicio Municipal de Transporte Público Wayna Bus, pone al servicio y disponibilidad de los usuarios canales de comunicación presencial y no presencial, a través de una línea gratuita, cuenta con Facebook, línea WhatsApp, plataforma de atención presencial con acceso en planta baja de fácil acceso para personas con discapacidad; aspectos que permiten mantener una comunicación efectiva con las y los usuarios para comunicar sobre modificaciones en el servicio que puedan afectar su libre movilidad.

En cuanto a educación, el Servicio Municipal de Transporte Público Wayna Bus, realizaría talleres de capacitación con personas con discapacidad, con la finalidad de transmitirles las características y normas de uso de los servicios, poniendo énfasis en el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones como usuarios de un servicio público de transporte masivo.

Asimismo, para fines de brindar información sobre el Servicio Municipal de Transporte Público elaboró materiales informativos como ser: Boletín Informativo N° 1, Revistas, folletos y trípticos, los cuales fueron remitidos a la Defensoría del Pueblo, de acuerdo al siguiente detalle:

- **Tríptico,** contiene información sobre el tarifario oficial, misión, visión, valores, recomendaciones y reglas de cortesía. En el que se informa, entre otros aspectos, sobre la tarifa especial para personas con discapacidad de Bs. 0,00 y la recomendación de la presentación de documentación que acredite su condición de discapacidad para acceder a dicha tarifa.

¹³⁷ Informe SMMUS/DMTP-WB/AL/N° 024/2010, de 3 de julio de 2019, del Gobierno Autónomo Municipal de El Alto. (Respuesta Punto 3)

¹³⁸ Informe SMMUS/DMTP-WB/AL/N° 024/2010, de 3 de julio de 2019, del Gobierno Autónomo Municipal de El Alto. (Respuesta Punto 14)

- **Guía de usuario** (texto elaborado en idiomas castellano y aymara), contiene información sobre las reglas para utilizar el servicio, prohibiciones, derechos y obligaciones de las y los usuarios, procedimientos para hacer reclamos o sugerencias al servicio y teléfonos de emergencia. Del material se destaca la información sobre el respeto y uso de la puerta central del Bus, destinado exclusivamente para personas con discapacidad.
- **Boletín Informativo N° 1 “Waynabus para todos”**, que contiene información sobre la misión, visión, valores del servicio, tarifas regular, preferencial y especial, descripción de rutas, reglas de uso del servicio, prohibiciones, respeto de asientos amarillos (asientos preferenciales), uso de accesorios, recomendaciones para el cuidado de los vehículo, educación y seguridad vial (sobre señales de tránsito).
- **Cartilla “Waynabus para todos”**, que contiene información importante, sobre el mandato legal de la Ley N° 165 “Ley General de Transporte”, describe las características de accesibilidad, seguridad, educación urbana e inclusión, régimen tarifario, ruta circular, reglas que se deben respetar, prohibiciones, respeto a los asientos preferenciales, información sobre el uso de accesorios, recomendaciones, señales de tránsito y educación vial, con el slogan de “un modelo de transporte inclusivo y accesible, brindando confianza, seguridad y confort”

Los materiales descritos, cuentan con imágenes que refuerzan la lectura, aspecto ponderable porque facilita su comprensión. Sin embargo no se cuenta con el material en formatos accesibles para personas con discapacidad, principalmente para personas con discapacidad visual.

En los diferentes materiales informativos remitidos, se refiere que para acceder a la tarifa diferenciada para personas con discapacidad se debe presentar el carnet de discapacidad y se omite señalar de manera explícita la presentación del Carnet de Afiliación al Instituto Boliviano de la Ceguera (IBC). Por otra parte, en la guía del usuario pg. 6 y en la Cartilla pg. 11, respecto a prohibiciones, establecen la prohibición del ingreso con animales, al respecto, esta prohibición no fue identificada en la normas remitidas por el GAMEA, sin embargo, es oportuno referir que debe regularse de forma diferenciada el ingreso de animales que prestan asistencia a personas con discapacidad, como perros lazarillos, de conformidad a lo ya desarrollado en el presente informe.

Por otra parte, el GAMEA informó respecto a tarifas del servicio público de transporte directo “BUS SARIRI” (Actualmente WAYNABUS) que deben ser aprobadas en base a informes y estudios técnicos realizados por la AMMUT. Al respecto, cuenta con un estudio de la Empresa Gerenssa y el Informe de “Análisis de costos de operación y Tarifas-Sistema de Transporte Colectivo de Transporte de Pasajeros - Wayna Bus” de la gestión 2015, en el cual se realizó un análisis de los Costos de Operación y Tarifas para el Sistema de Transporte Municipal, tomando en cuenta la puesta en operación de los Buses Municipales de Transporte Masivo, definiendo una tarifa regular de Bs. 1,50, para que no afecte a las personas con escasos recursos económicos. Asimismo, el análisis, las alternativas y justificaciones realizadas en el Informe de “Análisis de costos de operación y Tarifas-Sistema de Transporte Colectivo de Transporte de Pasajeros - Wayna Bus”, recomendaron la tarifa de Bs. 0.00 para las personas con diferentes grados de discapacidad, como una política “solidaria”.

En ese antecedente, señaló que mediante la Resolución Administrativa N° 04/2015, la Secretaria Municipal de Movilidad Urbana Sostenible aprueba el Régimen Tarifario, en tres categorías: 1. Tarifa Regular de Bs. 1.50 (Un 50/100 Bolivianos), para la población en general; 2. Tarifa diferenciada o preferencial de Bs. 1.00 (Un 00/100 Bolivianos) para personas adultas mayores, mujeres embarazadas y estudiantes, y 3. Tarifa especial de Bs. 0,00 (Cero 00/(100) Bolivianos, para personas con discapacidad moderada, grave y muy grave a sola presentación del carnet de discapacidad¹³⁹.

Al respecto corresponde ponderar la tarifa “especial” para la población con discapacidad, en el “Wayna Bus” que cuenta con condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, incluidas personas usuarias

¹³⁹ Informe SMMUS/DMP/WB/AL/N° 024/2010, de 3 de julio de 2019, del Gobierno Autónomo Municipal de El Alto. (Respuesta Punto 3 y 14)

de silla de ruedas. Empero al igual que en otras disposiciones se observa la denominación despreciativa que supone una atención piadosa a las personas con discapacidad, por lo que es necesario que la denominada tarifa “especial” pueda ser modificada a “tarifa cero para personas con discapacidad” o “tarifa diferenciada”, o “tarifa gratuita”, a fin de que la misma sea percibida como una medida afirmativa para el ejercicio del derecho en igualdad de condiciones y no como un favor por la condición de discapacidad.

Por otra parte se tiene que de acuerdo a la disposición cuarta de la Resolución Administrativa N° 04/2015, se advierte que la Resolución es de carácter temporal hasta contar con los estudios técnicos para la determinación de tarifas, lo que podría dar lugar a una reconsideración de la tarifa “especial”; al respecto al momento de aprobar el nuevo régimen tarifario para los servicios públicos de transporte, el GAMEA debe asegurar que continúe la gratuidad para personas con discapacidad ya establecida en el Parágrafo I del Artículo 30 de la Ley N° 457, Ley Municipal de las Personas con Discapacidad.

Sobre la tarifa “especial” para personas con discapacidad, corresponde realizar dos últimas consideraciones, primero, nos remitimos a la observación planteada en acápites anteriores, respecto al alcance de la medida afirmativa, toda vez que en el GAMEA, si bien se ha dispuesto la gratuidad absoluta, esta solo alcanza a las personas con discapacidad que cuenten con carnet de discapacidad, es decir a personas con discapacidad moderada (en parte), grave y muy grave; segundo, se debe incluir explícitamente que en el caso de personas con discapacidad visual el documento que permita acceder a esta medida afirmativa sea el carnet de afiliación al Instituto Boliviano de la Ceguera.

3.2.3. Planes con enfoque de transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad

La o el Alcalde tiene la facultad de aprobar planes, programas y proyectos formulados por la Autoridad Municipal de Movilidad Urbana y Transporte Urbano (AMMUT) sobre el servicio público y privado de transporte urbano. La norma municipal establece, que se debe contar con un Comité Multidisciplinario de Movilidad y Transporte Urbano, para la formulación de políticas públicas municipales integrales sobre transporte, tránsito y movilidad urbana.

Asimismo, reguló sobre el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que deberá contener el Programa Municipal de Transporte, Tránsito y Movilidad Urbana (PROMUT), a ser elaborados por la AMMUT, documento que constituirá la Política Pública Municipal de Transporte. De manera específica, la norma dispone que la AMMUT deberá elaborar planes y proyectos para la autorización del servicio público de transporte urbano.

Por otra parte el GAMEA se ha planteado como fines de la regulación sobre personas con discapacidad: i. promover políticas, planes, programas, proyectos y acciones destinados a la inclusión y desarrollo humano y social de las personas con discapacidad con la finalidad de mejorar su calidad de vida y convivencia social y ii. promover que el municipio sea un espacio accesible, con espacios públicos cómodos y flexibles para el desenvolvimiento adecuado para todas las personas con discapacidad y sin discapacidad, eliminando todo tipo de desigualdad y barreras.

Asimismo, en el marco de la Ley N° 223, cuenta con una Unidad Especializada en Discapacidad conforme a lo dispuesto en el Artículo 10 de la Ley Municipal de las Personas con Discapacidad N° 457, el GAM cuenta con una Unidad Especializada en Discapacidad que tiene como responsabilidad específica la generación de políticas públicas, la ejecución de planes, programas y proyectos integrales para las personas con discapacidad. De igual forma el GAMEA positivó su responsabilidad de asegurar que el diseño, ejecución, seguimiento, monitoreo y evaluación de políticas públicas, programas y proyectos municipales transversalice el enfoque de inclusión social.

En ese antecedente, se ha consultado al GAMEA sobre planes, programas, proyectos, políticas públicas, desarrolladas para garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte, obteniendo como respuesta que cuenta con un Plan de Descongestionamiento Vehicular denominado “Programa Ceja Amigable”.

El citado plan tiene por objeto ordenar y descongestionar el tráfico vehicular del transporte público y privado en principales sectores estratégicos de congestionamiento vehicular en el Casco Urbano Central de La Ceja, el ordenamiento y concientización al usuario para respetar el uso de puntos de embarque y desembarque de pasajeros y recuperar espacios públicos para la libre circulación de la movilidad y peatonal; dicho instrumento no se encuentra relacionado en ninguna de sus partes a condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad en los servicios públicos de transporte.

Por lo señalado, el Gobierno Autónomo Municipal de El Alto, independientemente a las normas desarrolladas e institucionalidad creada, tanto en el ámbito de transporte, como en el ámbito de discapacidad, no ha elaborado ni aprobado, instrumentos de planificación, de carácter general o específicos, que promuevan el acceso efectivo con condiciones de accesibilidad de las personas con discapacidad a los servicios de transporte público urbano.

3.2.4. Registro de denuncias y procesos de información y sensibilización sobre transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad

Registro de denuncias

Conforme a la normativa descrita, la AMMUT tiene la facultad de controlar y supervisar los servicios públicos de transporte urbano, así como imponer sanciones a los operadores y conductores.

Así también, se han dispuesto contravenciones generales y específicas para sancionar conductas que afectan los derechos de las personas con discapacidad. Infracciones generales sobre la obligación de respetar los derechos de peatones y/o pasajeros, e infracciones específicas como i. Negarse a llevar pasajeros, ii. No brindar atención preferencial a personas con discapacidad y iii. Estacionar un vehículo en rampas y en espacios destinados exclusivamente a personas con discapacidad; sancionables con multas pecuniarias, administrativas, servicio comunitario gratuito, decomisos de placas, suspensión temporal y suspensión. Como se analizó respecto a la norma específica de contravenciones y sanciones, no cuentan con infracciones sobre ausencia de condiciones técnicas que garanticen accesibilidad a personas con discapacidad.

Sobre registro de denuncias el GAMEA omitió dar respuesta, sin embargo, la ausencia de contravenciones sobre falta de condiciones de accesibilidad imposibilita contar con denuncias al respecto.

En cuanto al servicio público de transporte directo, en el Boletín Informativo N°1 del Waynabus, se informa que cuentan con plataformas de atención al usuario presencial, virtual y línea gratuita. El Boletín Informativo señala que durante la gestión 2017 se atendieron más de 550 casos referidos a reclamos, solicitud de información, felicitaciones y sugerencias, sin embargo no se tiene información sobre las referidas a afectación de derechos de personas con discapacidad.

Por otra parte, en la página 9 de la Guía del Usuario del Waynabus remitida, señalan el procedimiento para hacer reclamos (máximo hasta después de 48 horas del incidente) o sugerencias de acuerdo al siguiente detalle: 1. Llamar a la línea gratuita 80016015 (el horario de atención de la línea gratuita es de lunes a viernes de 6 am a 10 am) o presentarse en la plataforma de atención al usuario, 2. Requisitos obligatorios para realizar el reclamo: nombre y apellidos, número de carnet, número telefónico, descripción del reclamo o sugerencia, describir en que ruta y en que parada se encuentra, número de bus, fecha y hora en que sucedió el incidente y firma del reclamante (excepto cuando es vía telefónica) y 3. Para hacer el seguimiento llamar a la misma línea gratuita o en plataforma presencial

Esta información sobre mecanismos de denuncia por el servicio público de transporte Waynabus es contrario a lo dispuesto sobre la denuncia en las normas descritas, que establecen que las denuncias presentadas personalmente ante la AMMUT, deben acompañarse con pruebas; si bien es un procedimiento favorable por su accesibilidad, la no remisión de información al respecto, supone la ausencia de las mismas y/o deficiencias en el

registro, que permita contar con información estadística de fácil acceso, al menos sobre cantidad de denuncias, causales, estado de procesamiento y sanciones aplicadas.

Procesos de información y sensibilización sobre transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad

Las autoridades de transporte, en los diferentes niveles de gobierno, tienen la responsabilidad de desarrollar acciones de información, capacitación, sensibilización y educación sobre el transporte urbano, medidas afirmativas desarrolladas para las poblaciones en situación de vulnerabilidad, educación vial, y otras relacionadas.

El GAMEA no cuenta con disposiciones específicas sobre formación a operadores de transporte, sin embargo, ha establecido en sus normas que debe emprender programas de cultura ciudadana, planes y proyectos relativos a la educación vial y comunicación, dirigida a la población en general y prioritariamente a personas con discapacidad y que se fortalecerá la promoción del buen trato y respeto a la dignidad humana, en todas las esferas y concientización sobre la discapacidad.

Por otra parte, ha regulado que las personas con discapacidad tienen derecho a contar con lugares de socialización con el mobiliario e infraestructura necesaria para su acceso y disfrute (previa modificación de la limitación de alcance sobre discapacidad física y/o sensorial de la norma).

Finalmente, en el marco de la Ley N° 165, ha establecido que los medios masivos de comunicación audiovisual e impreso deben asignar espacios gratuitos para la difusión de mensajes, spot, cuñas radiales u otros sobre la prestación del servicio público de transporte urbano.

Al respecto, la entidad municipal no ha informado sobre acciones de información y sensibilización sobre transporte inclusivo, adicional a los materiales informativos remitidos sobre Servicio Municipal de Transporte Público Waynabus ya descritos, que señalan, entre otros aspectos, que ponen al servicio y disponibilidad de los usuarios, canales de comunicación presencial y no presencial con acceso en planta baja de fácil acceso para personas con discapacidad, medios que permiten mantener una comunicación efectiva con los usuarios para comunicar sobre modificaciones en el servicio que puedan afectar su libre movilidad.

De manera específica, los materiales remitidos, contienen información que señalan que desarrollan actividades educativas mediante un programa educativo a través de talleres de capacitación con la finalidad de transmitir las características y normas de uso del servicio, poniendo énfasis en el ejercicio de sus derechos y también en el cumplimiento de sus obligaciones como usuarios de un servicio público de transporte masivo. Así también el Boletín Informativo N° 1, señala: i. Sobre Educación Ciudadana, que el 2017 se han visitado 14 Unidades Educativas de las rutas circular y ventilla llegando a más de 4500 estudiantes del nivel primario y secundario, dando a conocer las normas y prohibiciones sobre el servicio; se instalan puntos de información (Waynapuntos) en paradas principales y lugares estratégicos de ambas rutas, donde los servidores públicos del Waynabus tienen oportunidad de escuchar e informar a la población de manera personalizada sobre el servicio; y ii. Sobre Capacitación al personal, que se han implementado cursos de capacitación para la mejora de la atención al usuario en temas como atención al usuario, aymara, primeros auxilios, seguridad vial y atención a personas con discapacidad.

En ese antecedente, se puede señalar por la ausencia de información al respecto y normativa que establezca la obligatoriedad de capacitar a operadores de transporte, es posible que el GAMEA no desarrolle estas acciones de información y sensibilización en la temática de transporte inclusivo; así también, como se ha dicho antes, el material remitido no se ha publicado en formatos accesibles para personas con discapacidad y que si bien se informa mediante los materiales publicados, que respecto al transporte Waynabus desarrollaron en la gestión 2017 algunas actividades de información y socialización a personas con discapacidad y sociedad en general, debido a la ausencia de información del GAMEA, no es posible determinar el desarrollo del mandato normativo al respecto.

3.3. Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba

3.3.1. Normas emitidas por el Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba

El Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba (GAMCB), informó¹⁴⁰, que las normas emitidas con relación al transporte público urbano que contienen regulaciones para personas con discapacidad, son:

1. Ordenanza Municipal, N° 2998/2003, de 10 de abril de 2003, Reglamento Municipal para el Servicio de Transporte Público de Pasajeros.
2. Ordenanza Municipal N° 3481/2005, de 14 de octubre de 2005, de creación de la Unidad Municipal de Apoyo a las Personas con Discapacidad e Implementación de Servicios y Acciones Adicionales.
3. Decreto Municipal N° 003/2014, de 26 de febrero de 2014, establece las tarifas del Servicio de Transporte Público de Pasajeros.

En ese entendido, a continuación presentamos el análisis del desarrollo normativo relacionado a transporte público urbano inclusivo:

1. Ordenanza Municipal, N° 2998/2003, de 10 de abril de 2003, Reglamento Municipal para el Servicio de Transporte Público de Pasajeros	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Micros y buses deben destinar asientos preferenciales para “discapacitados” (Art. 62.15). <p>Generales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obligación del operador de exigir a sus afiliados que los conductores de vehículos de transporte público de pasajeros cumplan los requisitos establecido en el Reglamento. (Art. 59.5). - Obligación del operador de exigir a los conductores registrados en su organización, asistir a los cursos de actualización y capacitación. (Art. 59.6) - Obligaciones establecidas para los conductores de asistir a los cursos de actualización y capacitación; brindar trato cordial y educado, y prestar el servicio sin discriminar. (Arts. 60.3, 60.5 y 60.16). - Obligación de adecuación de vehículos de transporte público de pasajeros de acuerdo a las especificaciones técnicas contenidas en el Reglamento. (Art. 63). - Derecho de los usuarios de demandar el servicio, presentar quejas y sugerencias mediante la Federación Departamental de Juntas Vecinales ante el Comité de Transportes. (Art. 99.e).
Planes	<ul style="list-style-type: none"> - El Concejo Municipal tiene la función de aprobar todos los aspectos técnicos, administrativos, económicos y sociales relacionados con la prestación del servicio, así como la formulación de las políticas municipales. (Art. 99.a). - La Alcaldía Municipal tiene la función de cumplir el Plan Maestro de Vialidad y Transporte, ejecutar los Programas y Proyectos de dicho instrumento, planificar y administrar los aspectos técnicos referidos al funcionamiento del servicio de transporte público de pasajeros. (Art. 99.b).

¹⁴⁰ Gobierno Autónomo Municipal, Secretaría General, Nota con CITE: SG N° 941, de 18 de julio de 2019, que remite notas con CITE: DTP N°0209/2019, de 1 de julio de 2019 y CITE: DTP 352/2019, de 1 de octubre de 2019.

<p>Autorizaciones, Control, supervisión</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Autoriza la prestación de servicios de transporte público de pasajeros en recorridos de ruta fija, en las siguientes modalidades: - Buses, de cantidad mínima de 35 asientos, por su capacidad, es de servicio preferente para la asignación de rutas. El vehículo debe ser cerrado, de carrocería metálica y con tres puertas laterales, dos del lado derecho para el ingreso y salida de pasajeros y una auxiliar opcional al lado izquierdo para el conductor. (Art. 11.a). - Microbuses, de cantidad mínima de 18 asientos, por su capacidad se lo considera de servicio preferente en la asignación de ruta. El vehículo debe ser cerrado, de carrocería metálica y con tres puertas laterales, dos del lado derecho para el ingreso y salida de pasajeros y una auxiliar opcional al lado izquierdo para el conductor. (Art. 11.b). - Minibuses, de cantidad mínima de 9 asientos, por su capacidad se lo considera como servicio no preferente en la asignación de ruta. El vehículo debe ser cerrado, tipo vagoneta, de carrocería metálica y tres puertas, dos laterales, de las cuales 1 será corrediza al lado derecho de los pasajeros. (Art. 11.c). - Trufis, automóvil de cuatro puertas, con limitada capacidad de traslado de pasajeros, se considera como servicio no preferente en la asignación de rutas. (Art. 11.d). <p>De igual forma se establece la prestación de servicio público de transporte sin ruta ni parada fija, a través de Taxis y Radio Taxis, con capacidad para 4 pasajeros y cuatro puertas. Art. 11.e y f).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los requisitos para la habilitación de operadores, no exige documentación alguna que acredite o comprometa al operador que cuente con vehículos acondicionados y con accesibilidad para PcD. (Art. 51). - En la obtención de la Roseta de Inspección Técnica, los Micros y Buses deben cumplir con la asignación de asientos señalizados de las dos primeras filas para el uso exclusivo de "discapacitados"; Esta medida debe ser colocada como letrero en la parte interior próxima a los asientos preferenciales. (Art. 62.15). - El control técnico de todo vehículo del servicio de transporte público de pasajeros, especialmente en lo referente a los sistemas de frenos, estado de llantas, señales luminosas, y funcionamiento en general, podrá ser realizado en forma imprevista por el Organismo Operativo de Tránsito (OOT). (Art. 66). - El Comité de Transportes es un organismo de análisis, evaluación y seguimiento de la aplicación del presente Reglamento, de discusión, concertación y planteo de sugerencias al GAM, sobre las acciones que se deben emprender para el mejor funcionamiento del servicio de transporte público de pasajeros en el Municipio. (Arts. 90 y 94). - El control y cumplimiento de las disposiciones estará a cargo de la Policía Boliviana a través del OOT, en coordinación con la Dirección de Planeamiento del GAM y el Comité del Transporte. (Art. 111).
<p>Contravenciones y sanciones</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Establece como infracción del conductor, el no recoger a PcD (Art. 103.16). - Establece como infracción por carencias en el vehículo, el no llevar en los asientos los letreros que indiquen el uso para PcD. (Art. 104.14). - Las sanciones para los operadores de servicio de transporte público serán leve, media, mayor o revocatoria y caducidad. (Art. 105). - Las sanciones leves y medias serán determinadas por el GAM, mediante Resolución Ejecutiva. (Art. 106). - Las sanciones de revocatoria o caducidad podrá ser efectuada por la Superintendencia de Transportes (actualmente ATT) a solicitud del GAM. (Art. 107). - Las sanciones al conductor del vehículo de servicio público, será aplicada por la Unidad Operativa de Tránsito. (Art. 109).
<p>Procesos de información, capacitación y sensibilización</p>	<ul style="list-style-type: none"> - El GAM debe publicar en los medios de comunicación local el contenido del Reglamento para el conocimiento de la población. (Art. 112.a y c). - Los operadores del servicio público de transporte, el Organismo Operativo de Tránsito y FEDJUVE deben organizar sesiones de difusión y conocimiento entre sus afiliados y miembros del contenido del Reglamento. (Art. 112.b).

En principio, corresponde señalar, que el Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba ha informado que cuenta con Ordenanzas Municipales que regulan el transporte urbano¹⁴¹, al respecto la Ley N° 482¹⁴², de 9 de enero de 2014, establece que la normativa legal Municipal dictada y promulgada con anterioridad a la citada Ley, se mantendrá vigente siempre y cuando no sea contraria a la CPE y Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez”.

El Reglamento Municipal para el Servicio de Transporte Público de Pasajeros, aprobado mediante la Ordenanza Municipal N° 2998/2003, establece las modalidades autorizadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros bajo modalidades de servicio mediante buses (35 pasajeros), microbuses (18 pasajeros), minibuses (9 pasajeros) y trufis. De forma específica sobre personas con discapacidad, regula que los micros y buses deben destinar asientos preferenciales y que para la obtención de la Roseta de Inspección, estos deben identificar los asientos de las dos primeras filas exclusivamente, el incumplimiento a esta disposición constituye infracción por carencia o deficiencia del vehículo; en la disposición referida se evidencia que la denominación para referirse a personas con discapacidad es errada, toda vez que señala la norma “asientos preferenciales para discapacitados”.

Entre las contravenciones fijadas, se encuentran la infracción del conductor por no recoger a personas con discapacidad y no llevar en los asientos los letreros que indiquen el uso exclusivo para esta población en situación de vulnerabilidad.

De forma general establece otras disposiciones que podrían aplicarse para velar por el derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad al servicio público de transporte, como: Obligación del operador de exigir a sus afiliados que los conductores de vehículos de transporte público cumplan los requisitos técnicos, asistan a cursos de capacitación, y adecuación técnica de los vehículos de acuerdo a especificaciones establecida en la norma municipal, así como brindar trato cordial y educado, y prestar el servicio sin discriminar.

Las citadas normas permitirían asegurar condiciones de accesibilidad a personas con discapacidad, si fueran complementadas con requisitos técnicos específicos sobre condiciones de accesibilidad y si se aplicarían para formar a operadores de transporte sobre derechos de personas con discapacidad.

Como se señala en el cuadro precedente, el control técnico de todo vehículo de servicio público, especialmente en lo referente a los sistemas de frenos, estado de llantas, señales luminosas y funcionamiento en general, podrá ser realizado por el Organismo Operativo de Tránsito (Policía Boliviana) de manera imprevista; sin embargo este control no contempla aspectos relacionados a condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad.

De igual modo, las características que se toman en cuenta para que los vehículos brinden servicios públicos de transporte, señaladas en la norma son cantidad de puertas y asientos; de ello es evidente que no se toma en cuenta las condiciones técnicas de accesibilidad en los vehículos para personas con discapacidad a efectos de autorizar la prestación del servicio, por lo que el GAMCB deberá normar sobre la asignación de rutas con carácter preferente a vehículos que cuenten condiciones técnicas de accesibilidad o diseño universal y/o porcentaje mínimo obligatorio de vehículos con condiciones de accesibilidad, para posibilitar el acceso a los servicios de transporte público de todas y todos los usuarios.

Por otra parte, la norma establece la constitución de un Comité de Transportes, como organismo de análisis, evaluación y seguimiento de la aplicación del Reglamento del Servicio Público de Transporte, instancia de discusión, concertación y planteo de sugerencias al GAMCB, sobre las acciones que se deben llevar a cabo para

¹⁴¹ Nota DTP N° 352/2019, de 1 de octubre de 2019, emitida por la Jefatura de Departamento de Transporte Público del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba.

¹⁴² Ley N° 482, de 9 de Enero de 2014, “Disposición Transitoria Cuarta. La normativa legal Municipal dictada y promulgada con anterioridad a la presente Ley, se mantendrá vigente siempre y cuando no sea contraria a la Constitución Política del Estado, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización, y la presente Ley.”

mejorar los servicios de transporte público de pasajeros. Siendo que dicho Comité se encuentra conformado por autoridades municipales y representantes de los operadores del servicio público de transporte¹⁴³, es necesario que efectué un análisis referente a la implementación de condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad, para proponer sugerencias al Gobierno Autónomo Municipal, debido que hasta la fecha la entidad municipal no emitió normativa al respecto, únicamente reguló que las micros y buses destinen asientos exclusivos para personas con discapacidad¹⁴⁴.

Se establece como derecho de las y los usuarios demandar el servicio en condiciones adecuadas, presentar quejas y sugerencias para el mejoramiento de los servicios. Sin embargo, dicha facultad debe efectuarse mediante la Federación Departamental de Juntas Vecinales (FEDJUVE) ante el Comité de Transportes, aspecto que contraviene al derecho de reclamo individual y personal de las usuarias o usuarios afectados en el servicio de transporte público de pasajeros.

En ese entendido, es evidente que si bien la Ordenanza se encuentra vigente, en todo lo que no contradiga a la CPE, a diez (10) años del modelo de Estado autonómico plasmado en la CPE, el GAMCB no emitió una ley municipal sobre transporte urbano como parte del desarrollo de su competencia exclusiva, y rige la materia de transporte con una norma preconstitucional de la gestión 2003.

Como se desarrolló, ésta norma contempla algunas disposiciones sobre transporte inclusivo de personas con discapacidad, como asientos preferenciales, prohibición de no recoger a personas con discapacidad y procedimiento de quejas (con observaciones); el Gobierno Autónomo Municipal debe desarrollar su competencia exclusiva, como dispone la CPE, la Ley N° 031 y la Disposición Transitoria Segunda de la Ley General de Transporte, que a la letra señala que *“II. Las competencias exclusivas deben ser asumidas obligatoriamente por las entidades territoriales autónomas, aplicando, a falta de norma específica del nivel central del Estado, lo dispuesto en la Constitución Política del Estado.”*

La norma sobre transporte público urbano debe contener el enfoque de discapacidad bajo los principios de accesibilidad y diseño universal y principalmente disposiciones que garanticen el ejercicio gradual del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte.

El GAMCB informó que trabaja en un Proyecto Municipal de Movilidad Urbana que regirá el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Cochabamba de manera inclusiva, ecológica, sustentable y económica donde se incorporarán derechos de las personas con discapacidad¹⁴⁵, entre tanto, ante la falta de una norma autonómica, la norma del nivel central del Estado, es también aplicable de forma supletoria en el marco de la Disposición Transitoria Primera de la Ley N° 165.

Otro aspecto importante a resaltar, es que en el marco del Artículo 51 de la Ordenanza Municipal N° 2998/2003, los requisitos de habilitación y/o autorización para la prestación de servicios públicos de transporte urbano son:

1. Memorial de Solicitud de Habilitación, dirigida al Sr. Alcalde.
2. Copia Legalizada de la Personería Jurídica del operador.
3. Copia Legalizada del Acta de elección y posesión de la directiva del operador.
4. Dirección del domicilio legal del operador.
5. Relación nominal de los Afiliados de las Líneas, indicando vehículos y placas.
6. Copia legalizada del Certificado de registro de la propiedad del vehículo.

¹⁴³ Artículo 91 de la Ordenanza Municipal N° 2998.

¹⁴⁴ Informe con CITE: D.T.P. N° 0209/2019, de 1 de julio de 2019, del Departamento de Transporte Público del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Respuesta punto 7.

¹⁴⁵ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Dirección de Gestión de Movilidad Urbana, Nota con CITE: D.T.P. N° 209/2019, de 1 de julio de 2019, Respuesta Punto 17.

7. Copia legalizada de los comprobantes de pago de impuestos del vehículo de la última gestión.
8. SOAT.
9. Certificación del recorrido de la línea asignada por la alcaldía.
10. Estudio Técnico de Factibilidad.
11. Plano demostrativo de ubicación de la Sede del Operador.
12. Roseta de revisión técnica expedida por el Organismo Operativo de Transito.
13. Carnet de Identidad del o los Conductores, en fotocopia.

Dichos requisitos deben ser presentados ante el Comité de Transporte para firma de pronunciamiento y posterior autorización por el Honorable Concejo Municipal¹⁴⁶.

De los requisitos descritos, se tiene que para la habilitación de operadores de servicio público de transporte urbano por el GAMCB, no se exige documentación alguna que acredite o comprometa al operador la prestación del servicio con vehículos que cuenten con condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad, quienes forman parte de la población en general y que tienen el derecho de acceder a todos los servicios públicos que se brindan en el municipio.

En ese contexto y con la finalidad de que los servicios públicos de transporte se brinden bajo criterios de universalidad y calidad, el GAMCB, debe adoptar medidas pertinentes y necesarias para incorporar entre los requisitos de autorización de operación, la acreditación de que los vehículos que brinden servicios públicos de transporte cuenten con condiciones de accesibilidad y/o apoyos técnicos para personas con discapacidad, en los denominados buses y definir la obligación de que al menos un porcentaje de los microbuses y minibuses dispongan de vehículos con condiciones de accesibilidad, con la finalidad de garantizar a dicha población el acceso al servicio público de transporte urbano.

Considerando la responsabilidad que tienen como Gobierno Autónomo Municipal, en el marco de los artículos 16, 77, 103 y 259, de la Ley General de Transporte, deberán planificar e implementar transporte público masivo, que en su generalidad cuente con condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad.

Así también se deberán incorporar disposiciones específicas que garanticen los derechos de las personas con discapacidad, a gozar del servicio público de transporte en igualdad de condiciones, como ya se dijo, con condiciones técnicas de accesibilidad, prohibición de discriminación, tarifa diferenciada para acompañantes de usuarias y usuarios con discapacidad, manejo de ayudas técnicas, permisibilidad el ingreso de animales que fungen tareas de acompañamiento y asistencia, obligatoriedad de desarrollar procesos de información y sensibilización a todos los actores involucrados en el transporte, contar un régimen de sanciones efectivo, con infracciones específicas, mecanismos de denuncia accesibles y procesos de control y sanción.

¹⁴⁶ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Dirección de Gestión de Movilidad Urbana, Notas con CITE: D.T.P. N° 209/2019, de 1 de julio de 2019 y CITE: D.T.P. N° 352, Respuesta Punto 4.

2. Ordenanza Municipal N° 3481, de 14 de octubre de 2005, de creación de la Unidad Municipal de Apoyo a las Personas con Discapacidad e Implementación de Servicios y Acciones Adicionales	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cantidad de espacios de parqueo destinados para el uso exclusivo de vehículos que transportan personas con discapacidad o vehículos propios conducidos por personas con discapacidad (En vía pública, área autorizada para parqueo y edificios o áreas de propiedad privada destinada al parqueo de vehículos). (Art 7)
Contravenciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - El incumplimiento de la Ordenanza Municipal será objeto de las sanciones previstas en las normas nacionales y municipales. (Art. 14).
Información y sensibilización	<ul style="list-style-type: none"> - Convocatoria a los medios de comunicación, empresas privadas, instituciones públicas y la Alcaldía, para que incluya mensajes educativos de sensibilización a la población sobre los derechos de las personas con discapacidad y el trato que la sociedad debe dispensarles (Art 13)

El GAMCB informó que se encuentra vigente la Ordenanza Municipal N° 3481 de 14 de octubre de 2005, que establece Lugares Exclusivos en Parqueos, que prevé demarcar una cantidad de espacios de parqueos destinados exclusivamente a vehículos que transportan a personas con discapacidad o conducidos por personas con discapacidad¹⁴⁷. Adicionalmente, sobre aspectos relacionados al objeto de la presente investigación defensorial, la norma dispone que el incumplimiento de estas disposiciones dará lugar al establecimiento de sanciones previstas en normativa nacional y municipal y dispone una convocatoria a los medios de comunicación, empresas privadas, instituciones públicas y la Alcaldía, para que se incluyan mensajes educativos de sensibilización a la población sobre los derechos de las personas con discapacidad y el trato que se debe otorgar.

La norma municipal en análisis, constituye la ley marco sobre derechos de personas con discapacidad en el municipio de Cochabamba, emitida antes de la aprobación de la Constitución Política del Estado; entre otros aspectos, regula “en el marco del principio de solidaridad”, como dispone la parte de considerandos, que deben recibir interés particular de las autoridades municipales, en: i. Facilidades en Edificios, ii. Facilidades en Espacio Público, iii. Ingreso a parques municipales, iv. Apoyo al deporte, v. Puestos de venta en mercados, vi. Señalización, vii. Exención para hacer fila, viii. Registro actualizado, ix. Desayuno escolar y x. Ingreso gratuito a espectáculos públicos.

En ese antecedente, es oportuno señalar que, al igual que en materia de transporte, el GAMCB, no ha legislado en materia de discapacidad, en el marco de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos municipales establecidas en la CPE, debido a lo cual a la fecha cuenta con la Ordenanza Municipal de referencia, que de forma errónea basa la norma en el principio de solidaridad, y alcanza a disposiciones operativas sobre exenciones de pago, accesibilidad física, apoyo al deporte y preferencia en la autorización de puestos de venta en mercados, entre otros, que son ponderables para la igualdad de condiciones en el ejercicio de algunos derechos de esta población; en particular es ponderable, la creación de una unidad municipal de apoyo a personas con discapacidad en la gestión 2005.

Sin embargo, no se puede dejar de señalar, que corresponde que el GAMCB, adecue su normativa municipal sobre personas con discapacidad, a la luz de los instrumentos internacionales en la materia, CPE y Ley N° 223, con la finalidad de que como gobierno local, asuma con plena responsabilidad sus atribuciones que garanticen el ejercicio pleno de los derechos de esta población en situación de vulnerabilidad, desde el enfoque social de la discapacidad y no con una mirada asistencialista. En ese entendido, esta disposición municipal, deberá contener medidas afirmativas en materia de transporte inclusivo para personas con discapacidad, que contemplen el derecho a la accesibilidad y el concepto de diseño universal.

¹⁴⁷ Nota con Cite SG N° 1434, de 5 de diciembre de 2019 e Informe DDPcD Cite 883/19, de 27 de noviembre de 2019. (Respuesta punto 2)

3. Decreto Municipal N° 003/2014, de 26 de febrero de 2014, establece las tarifas del Servicio de Transporte Público de Pasajeros	
Medidas afirmativas	- Tarifa “Especial” para “discapacitados” PcD de Bs. 1,50.- (Uno 50/100 Bolivianos); en el Servicio de Transporte en Buses, Microbuses, Minibuses, Trufis y Taxi Trufis de ruta fija. (Art. 4).
Control y supervisión	- El Departamento de Ordenamiento de Sistemas de Movilidad Urbana del Gobierno Autónomo Municipal y el Organismo Operativo de Tránsito de la Policía Nacional, deben hacer cumplir la Ley Municipal N° 0020/2014 ¹⁴⁸ y el presente Decreto Municipal. (Art. 3).
Contravenciones y sanciones	- Los operadores que realicen un cobro por encima de las tarifas establecidas o no devolvieren cambio en efectivo, serán pasibles a una multa de Bs. 100 por primera vez y Bs. 200 por segunda vez o cada reincidencia. (Art. 5). - En caso de no pago de la multa impuesta en el plazo de 30 días, la Dirección de Recaudaciones remitirá un informe con datos del infractor al Departamento de Sistemas de Movilidad Urbana y este será el Responsable del decomiso de placas hasta el pago respectivo. (Art. 6).

El Decreto Municipal N° 003/2014, establece las tarifas del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, dentro de las que se regula la tarifa “especial” para personas con discapacidad de Bs. 1.50 (Uno 50/100 Bolivianos), en todas las modalidades de servicio de transporte público de pasajeros.

Ahora bien, el GAMCB dispone la tarifa diferenciada, haciendo referencia a una “tarifa especial” y usando el término “discapacitado” para referirse a las personas con discapacidad, términos inapropiados, principalmente la palabra despectiva y ofensiva “discapacitado”, debe ser modificado en la norma, toda vez que dicho término evidencia la consideración de la persona como “inválida, incapacitada o minusválida” poniéndola en una sub clase que requiere especial atención y piadosa, desconociendo su calidad de persona y/o sujeto titular de derechos y que afecta a su dignidad de ser humano.

La norma establece sanciones en caso de incumplimiento de las tarifas establecidas y decomiso de placas en tanto no se cumpla la sanción impuesta por el cobro de tarifas en sumas superiores a la aprobada, dando responsabilidad para el cumplimiento de la norma al Departamento de Ordenamiento de Sistemas de Movilidad Urbana del GAMCB y el Organismo Operativo de Tránsito de la Policía Boliviana. Sin embargo, el Decreto Municipal no ha previsto obligaciones para la difusión de la tarifa aprobada, que coadyuvaría al conocimiento y cumplimiento de la misma.

Por otra parte, el GAMCB remitió adicionalmente la siguiente normativa relacionada a Transporte Urbano:

1. La Ley N°0111/2015, de 13 de agosto de 2015, el que tiene por objeto de aprobar los recorridos y paradas de ochenta y siete (87) líneas de servicio de transporte público de la provincia Cercado del Departamento de Cochabamba.
2. La Ley N° 160/2016, de 6 de septiembre de 2016, el que tiene por objeto de habilitar al “Sindicato de Taxi Trufis 8 de mayo” como operador de la Línea 112 de Taxi Trufis, así como aprobar la modificación al recorrido de la referida línea de transporte público.
3. La Ley N° 195/2017, 30 de marzo de 2017, el que tiene por objeto habilitar recorridos y paradas de ocho (8) líneas de servicio de transporte público de pasajeros. La Ordenanza Municipal N°4195/10, de 30 de noviembre de 2010, de modificaciones de recorridos del transporte público.

¹⁴⁸ De 11 de febrero de 2014, de Aprobación del estudio técnico para la determinación de tarifa para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros dentro la jurisdicción del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba).

4. La Ordenanza Municipal N°3302/2004, de 26 de noviembre de 2004, mediante esta Ordenanza Municipal se aprueba inicialmente los seis informes elaborados por el Comité de Transporte con las 98 líneas de transporte de pasajeros y sus respectivos recorridos.

De la revisión de las normas municipales detalladas, se advierte que las mismas están relacionadas a la aprobación de recorridos, paradas y habilitaciones de sindicatos de taxis y ninguna contiene regulaciones específicas para personas con discapacidad en materia de transporte público urbano.

En ese antecedente, prosiguiendo con la identificación y análisis de la normativa municipal referida a transporte urbano con perspectiva de discapacidad, de manera concordante con lo señalado, el GAMCB en su respuesta escrita señaló que no cuenta con normativa específica que regule contravenciones, procedimientos, tipos de sanción para operadores y conductores de transporte público urbano que no brinden servicios con condiciones de accesibilidad a personas con discapacidad; tampoco cuenta con normativa sobre procesos y mecanismos, autoridades intervinientes, plazos y normas de supervisión de condiciones de accesibilidad para persona con discapacidad en el servicio público de transporte¹⁴⁹.

La ausencia de dichas normas y una ley municipal sobre transporte público urbano, constituye una negación a las personas con discapacidad de formular quejas o denuncias sobre las dificultades o impedimentos que tienen en el servicio público de transporte por la falta de condiciones de accesibilidad en los vehículos, por cuanto las personas afectadas no cuentan con las instancias y mecanismos municipales establecidos para el efecto. Es por ello que se infiere que hasta la presente gestión el Departamento de Transporte Público del GAMCB no recibió denuncias sobre negación al servicio de transporte por ausencia de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad¹⁵⁰.

Ante tal circunstancia y sumado a que las líneas de transporte autorizadas para brindar servicios de transporte urbano son de microbuses, minibuses y taxis¹⁵¹, y dado que la estructura de los vehículos, no incorporan accesibilidad física para personas con discapacidad, principalmente para personas usuarias de silla de ruedas¹⁵²; toda vez que esta población no tiene la posibilidad de transportarse en dichos vehículos de servicio público, sino únicamente a través de taxis, los cuales por la exclusividad del servicio tienen tarifa elevada en comparación a la tarifa de los microbuses y minibuses; se colige que el Gobierno Autónomo Municipal debe generar normativa municipal para garantizar transporte inclusivo de personas con discapacidad, en el caso de buses instrumentos técnicos y normativa municipal para asegurar la implementación de condiciones de accesibilidad en los servicios públicos de transporte urbano y en el caso de microbuses y minibuses disponer que al menos un porcentaje de los vehículos autorizados, disponga de las mismas, en apego a sus competencias exclusivas constitucionales en materia de transporte urbano y en el marco de lo establecido por el Artículo 37 de la Ley N° 223, de 2 de marzo de 2012, que establece que todos los Órganos del Estado, en sus distintos niveles deben adecuar su estructura arquitectónica, sistemas, medios de comunicación y medios de transporte, de manera gradual para garantizar la accesibilidad a las Personas con Discapacidad, así como los medios de transporte nuevos deben contar con las condiciones de accesibilidad establecidas en dicha Ley.

En esa misma línea, el GAMCB debe crear mecanismos e instancias de control y supervisión, así como establecer contravenciones específicas sobre condiciones de accesibilidad en los servicios públicos de transporte para personas con discapacidad, con la finalidad de asegurarles el acceso efectivo al servicio.

¹⁴⁹ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Dirección de Gestión de Movilidad Urbana, Nota con CITE: D.T.P. N° 209/2019, de 1 de julio de 2019, Respuesta Punto 5 y 6.

¹⁵⁰ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Dirección de Gestión de Movilidad Urbana, Nota con CITE: D.T.P. N° 209/2019, de 1 de julio de 2019, Respuesta Punto 8.

¹⁵¹ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Dirección de Gestión de Movilidad Urbana, Nota con CITE: D.T.P. N° 209/2019, de 1 de julio de 2019, Respuesta Punto 3.

¹⁵² Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Departamento de Desarrollo de Personas con Discapacidad, Nota con CITE: DDPcD N° 473/19, de 2 de julio de 2019, Respuesta Punto 8.

Además, como ya se estableció, el GAMCB debe legislar sobre derechos de personas con discapacidad, de manera transversal, incorporando en la norma específica, disposiciones sobre accesibilidad, diseño universal y medidas afirmativas para el ejercicio del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte en igualdad de condiciones.

3.3.2. Servicio Público de Transporte Urbano Directo

Sobre el servicio público de transporte urbano directo, el Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba informó que se regula mediante las siguientes normas municipales:

1. Ley Municipal N° 193/2017, de 9 de marzo de 2017, de Servicios de Transporte Escolar Gratuito para Niñas, Niños y Adolescentes con Discapacidad.
2. Decreto Municipal N° 092/2017, de 3 de noviembre de 2017, Reglamento a la Ley Municipal de Servicio de Transporte Escolar Gratuito para Niñas, Niños y Adolescentes con Discapacidad.

En el caso de la Ley Municipal N° 193/2017, de Servicios de Transporte Escolar Gratuito para Niñas, Niños y Adolescentes con Discapacidad, esta constituye una norma específica para las niñas, niños y adolescentes con discapacidad en etapa escolar, que desde cualquier perspectiva, sin duda coadyuva a esta población, a que cuente con un transporte gratuito y accesible, ante la “ausencia de vehículos accesibles para personas con discapacidad, particularmente para personas usuarias de silla de ruedas”¹⁵³. De acuerdo al análisis realizado, se tiene que la norma dispone:

1. Ley Municipal N° 193/2017, de 9 de marzo de 2017, de Servicios de Transporte Escolar Gratuito para Niñas, Niños y Adolescentes con Discapacidad.	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servicio Gratuito de Transporte Escolar a Niñas, Niños y Adolescentes con Discapacidad en etapa escolar hacia los centros de educación especial, fiscal y de convenio. (Art. 1). - Adopción de los principios de igualdad en dignidad, inclusión y accesibilidad por el que los servicios deben adecuarse para ser accedidos por las PcD sin restricción alguna. (Arts. 5. a., b. y c.). - Obligación del GAMCB de prever los recursos humanos y logísticos para asegurar el servicio gratuito para PcD en etapa escolar. (Art. 6).
Control y supervisión	El Órgano Ejecutivo del GAM a través de las Secretarías Municipales competentes queda encargado del cumplimiento de la presente Ley. (Disposición Final Primera)

En ese entendido, se debe encomiar la regulación explícita de que el GAMCB deba proveer los recursos humanos y logísticos suficientes para garantizar el servicio de transporte escolar gratuito a las niñas, niños y adolescentes con discapacidad, lo que conlleva a que las personas beneficiarias podrán acceder a dicho servicio sin interrupción durante la gestión escolar vigente.

Al respecto, el Gobierno Autónomo Municipal informó que desde la gestión 2017 brinda servicios de transporte a las niñas, niños y adolescentes con discapacidad, de manera ininterrumpida desde el primer al último día de las labores escolares, a través de tres (3) buses de propiedad del GAMCB con características adecuadas

¹⁵³ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Departamento de Desarrollo de Personas con Discapacidad, Nota con CITE: DDPcD N° 473/19, de 2 de julio de 2019, Respuesta Punto 8.

para transportar personas con discapacidad, con la finalidad de coadyuvar en la disminución de ausentismo o deserción escolar y contribuir el acceso a la educación de la población beneficiaria del servicio¹⁵⁴.

No obstante, corresponde manifestar que la regulación requiere ajustes, debido a que establece que el transporte escolar está destinado a niñas, niños y adolescentes en etapa escolar, es decir, para personas que tengan hasta 18 años, lo que de una aplicación práctica y textual de la norma, se podría excluir a jóvenes con discapacidad que superen la edad señalada, pero que aún asisten a unidades educativas de formación básica debido a la condición de discapacidad, como en el caso de personas con discapacidad intelectual que si bien son jóvenes por edad cronológica, su edad psicológica-social es diferente ya que el nivel de desarrollo intelectual alcanzado, podría asemejarse a la de una niña, niño o adolescente.

En ese contexto, el GAMCB debe ajustar la norma con perspectiva de discapacidad, para que el transporte escolar sea de manera general para todas las personas con discapacidad que se encuentren en etapa escolar y/o formación básica (primaria y secundaria) y no se limite a niñas, niños y adolescentes con discapacidad.

Por otra parte, la normativa establece que el servicio público de transporte escolar gratuito para niñas, niños y adolescentes será hacia los centros de educación especial, fiscal y de convenio; sin embargo el Gobierno Autónomo Municipal se encuentra brindando el servicio desde la gestión 2017 únicamente hacia las unidades educativas especiales y no así a las unidades educativas regulares fiscales o de convenio¹⁵⁵.

En ese sentido, es necesario que el GAMCB, haga efectivo el alcance de la norma, con relación a niñas, niños y adolescentes con discapacidad que se encuentren estudiando en unidades educativas regulares para que accedan al transporte escolar gratuito establecido por norma municipal.

Al respecto, es importante mencionar que de acuerdo a las políticas de Estado, las normas internacionales de derechos humanos y el Objetivo 4 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (2015-2030) de Naciones Unidas, se debe garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad de todas las personas, lo que implica que se debe promover la inclusión de las personas con discapacidad a unidades educativas regulares a las que asisten las personas sin discapacidad, para lograr la efectiva inclusión educativa; para ello, el GAMCB debe emprender acciones tendientes a que los vehículos de transporte de unidades educativas regulares cuenten con diseño universal para garantizar el acceso de estudiantes con discapacidad a dichos servicios de transporte.

Otro aspecto que se debe observar es el Artículo 7 de la norma en análisis, que refiere que el Órgano Ejecutivo Municipal reglamentará, las rutas, paradas, horarios y días en que se prestará el servicio de transporte escolar gratuito a las niñas, niños y adolescentes con discapacidad; como una decisión unilateral, que desconoce el derecho a la participación de la población con discapacidad, por lo que debe incorporarse que estas definiciones se consensuen con organizaciones de personas con discapacidad.

¹⁵⁴ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Departamento de Desarrollo de Personas con Discapacidad, Nota con CITE: DDPcD N° 473/19, de 2 de julio de 2019, Respuesta Punto 1.

¹⁵⁵ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Departamento de Desarrollo de Personas con Discapacidad, Nota con CITE: DDPcD N° 473/19, de 2 de julio de 2019, Respuesta Puntos 1 y 3.

2. Decreto Municipal N° 092/2017, de 3 de noviembre de 2017, Reglamento a la Ley Municipal de Servicio de Transporte Escolar Gratuito para Niñas, Niños y Adolescentes con Discapacidad	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adopción de los principios de igualdad en dignidad, inclusión y accesibilidad, por lo que las PcD pueden acceder a los servicios en condiciones adecuadas y dignas, sin restricción alguna. (Arts. 4.a), b) y c). - Obligación de las personas contratadas (conductores y asistentes) para prestar el servicio, de participar de las valoraciones y capacitaciones realizadas por el Departamento de Desarrollo de PcD. (Arts. 5.II y 6.II). Los conductores que brinden servicios de transporte escolar para NNA-PCD, deben contar con licencia de conducir categoría "C" y certificados de registro de antecedentes penales, SIPPASE y de antecedentes policiales, estos últimos tres requisitos aplica para la o el asistente del transporte (Art. 5, Art. 6.I). - Ampliación del servicio gratuito de transporte a tutores o responsables de niñas, niños y adolescentes con discapacidad que se encuentren en etapa escolar. (Art. 9).
Contravenciones y sanciones	<p>En caso que un vehículo particular o de servicio público se encuentre estacionado en espacios públicos destinados para buses que prestan el servicio de transporte escolar gratuito a NNA-PCD, se impondrá sanciones establecidas en la Ordenanza Municipal N° 4298/12, por la unidad correspondiente. (Disposición final tercera).</p>

El Decreto Municipal N° 092/2017, tiene por objeto reglamentar la Ley N° 193 del Servicio Municipal de Transporte Público Escolar para niñas, niños y adolescentes, en concordancia con la citada Ley, reafirma los principios de igualdad en dignidad, inclusión y accesibilidad que rige los servicios de transporte gratuito a NNA-PcD en etapa escolar.

Asimismo, el Reglamento cuenta con regulaciones ponderables, entre estas, la obligación de que las personas que presten el servicio de transporte escolar, participen de las valoraciones y capacitaciones que realice el Departamento de Desarrollo de Personas con Discapacidad del GAMCB, entre éstas, valoraciones psicológicas y capacitaciones sobre relaciones humanas y primeros auxilios; y la ampliación del acceso al servicio de transporte escolar gratuito a tutores y/o responsables de las niñas, niños y adolescentes con discapacidad en etapa escolar.

Por otro lado, de la regulación de los requisitos exigibles a los conductores y asistentes para prestar el servicio de transporte escolar, debe ampliarse el requisito del certificado que acredite el conocimiento y aptitud del conductor y del asistente sobre la discapacidad, derechos y/o apoyo efectivo a personas con discapacidad. Si bien la entidad municipal establece como obligación de los prestadores de servicio de transporte escolar participar de capacitaciones al respecto, este aspecto debe ser complementario, debido a que la comprensión sobre la discapacidad desde el enfoque social y de derechos y la capacidad de relacionamiento con personas con discapacidad debe ser acreditado de manera previa a la prestación del servicio.

Sobre servicios públicos de transporte municipal directo, la entidad municipal informó que cuenta con un **proyecto de Sistema de Transporte Masivo**, denominado "**Llajta Bus**", el cual se encontraría en etapa final y que dispone de un diseño operacional y factibilidad técnica¹⁵⁶; asimismo, hizo conocer que para la implementación del Proyecto, se encuentra en búsqueda de financiamiento ante organismos de cooperación externa y otros niveles de gobierno y que se encuentra trabajando en la etapa preparatoria y de ajustes para su consiguiente puesta en marcha para la implementación.

El proyecto de Sistema de Transporte Masivo "Llajta Bus", contaría con criterio de universalidad, que permitirá el acceso de las personas con discapacidad, debido a que facilitará el ascenso y descenso con criterios de

¹⁵⁶ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Dirección de Gestión de Movilidad Urbana, Nota con CITE: D.T.P. N° 209/2019, de 1 de julio de 2019, Respuesta Punto 1.

calidad, seguridad y comodidad, que además aplicará tarifas diferenciadas para las poblaciones en situación de vulnerabilidad, que incluirá a las personas con discapacidad¹⁵⁷. Al respecto informó que en las consideraciones previas a dicho proyecto, se realizaron reuniones de coordinación con diferentes asociaciones de personas con diferentes tipos de discapacidad.¹⁵⁸

En ese contexto y considerando que las personas con discapacidad se encuentran impedidas de acceder a los servicios públicos de transporte colectivo debido a la ausencia de condiciones de accesibilidad de los vehículos que brindan servicios públicos de transporte urbano¹⁵⁹, es imprescindible que el Gobierno Autónomo Municipal concluya y ejecute el proyecto de transporte urbano de pasajeros para facilitar el desplazamiento de las personas con discapacidad al interior del municipio en buses accesibles.

Sobre el punto, el GAMCB señaló como dificultad y/o problemáticas que impiden la implementación de condiciones de accesibilidad física para personas con discapacidad en el transporte público urbano, la falta de una política no solo municipal, si no nacional para la adquisición de vehículos de transporte masivo acondicionado para el acceso seguro de las personas con discapacidad, por la limitada capacidad presupuestaria que tienen los municipios comparado con el nivel central del Estado.¹⁶⁰

Finalmente, en la respuesta escrita de la entidad municipal, respecto a investigaciones realizadas sobre condiciones de accesibilidad física para personas con discapacidad en los servicios de transporte público urbano que posibilite la formulación de planes, programas y proyectos, señaló que es necesario realizar un análisis e implementación específica de rutas para personas con discapacidad que facilite la accesibilidad universal al sistema de transporte público, previo desarrollo de entrevistas para identificar los hábitos de movilidad que permitan el diseño y optimización de rutas con horarios y equipamiento de los vehículos que garanticen el acceso óptimo y la máxima comodidad de sus usuarios con discapacidad¹⁶¹.

3.3.3. Planes con enfoque de transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad

En cuanto a las políticas de transporte urbano con perspectiva de discapacidad del GAMCB, la entidad informó sobre el transporte escolar gratuito para niñas, niños y adolescentes con discapacidad en etapa escolar, desarrollada en el subtítulo precedente, que constituye una medida afirmativa destinada específicamente a la población referida.

Al respecto, la normativa vigente del GAMCB establece que el Concejo Municipal tiene la ; también dispone que la Alcaldía Municipal tiene la función de cumplir el Plan Maestro de Vialidad y Transporte, ejecutar los Programas y Proyectos del instrumento, planificar y administrar los aspectos técnicos referidos al funcionamiento del servicio público de transporte de pasajeros.

Por otra parte, como ya se ha citado en el análisis del desarrollo normativo del GAMCB, si bien hasta la fecha no ha desarrollado legislación municipal sobre transporte urbano en el marco de su competencia exclusiva en la materia, la Ley N° 165 establece que la norma nacional constituye la norma supletoria en materia de transporte¹⁶²

Es decir que en el ámbito de planificación, la norma nacional establece que la autoridad competente del nivel municipal de transporte, tiene atribuciones de emitir políticas, planificar, regular fiscalizar y/o administrar la

¹⁵⁷ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Departamento de Transporte Público, Nota con CITE: D.T.P. 352/2019, de 1 de octubre de 2019, Respuesta Punto 1.

¹⁵⁸ Nota con Cite SG N° 1434, de 5 de diciembre de 2019 e Informe DDPcD Cite 883/19, de 27 de noviembre de 2019 (Respuesta Punto 1)

¹⁵⁹ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Dirección de Gestión de Movilidad Urbana, Nota con CITE: D.T.P. N° 209/2019, de 1 de julio de 2019, Respuesta Punto 11. Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Departamento de Desarrollo de Personas con Discapacidad, Nota con CITE: DDPcD N° 473/19, de 2 de julio de 2019, Respuesta Punto 8.

¹⁶⁰ Nota con Cite SG N° 1434, de 5 de diciembre de 2019 e Informe DDPcD Cite 883/19, de 27 de noviembre de 2019 (Respuesta punto 16)

¹⁶¹ Nota con Cite SG N° 1434, de 5 de diciembre de 2019 e Informe DDPcD Cite 883/19, de 27 de noviembre de 2019 (Respuesta punto 13)

¹⁶² Disposición Transitoria Primera de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral, así como aprobar planes y proyectos relativos al transporte¹⁶³; en concordancia, tienen la competencia de planificar y desarrollar el transporte urbano.¹⁶⁴

Por otra parte, como se ha dicho, el GAMCB aún no cuenta con un marco legislativo sobre personas con discapacidad a la luz de la CPE, sin embargo, el Artículo 42 de la Ley 223, en el marco de la competencia exclusiva de los gobiernos autónomos municipales, sobre promoción y desarrollo de proyectos y políticas para personas con discapacidad¹⁶⁵, ha establecido que los GAM, contarán con unidades especializadas para la ejecución de planes, programas y proyectos integrales a favor de esta población, que en el caso del GAMCB se encuentra institucionalizada actualmente como Departamento de Desarrollo de Personas con Discapacidad.

En ese antecedente, en concordancia con el Derecho a la Accesibilidad establecido en el Artículo 9 de la misma norma y el Parágrafo II del Artículo 37, establece que todos los Órganos del Estado, en sus distintos niveles, deberán adecuar los medios de transporte, de manera gradual, a partir de la promulgación de la Ley N°223, es decir, de la gestión 2012, para garantizar la accesibilidad a las personas con discapacidad, y los nuevos medios de transporte deberán contar con dichas condiciones de accesibilidad; de igual forma, desde el ámbito de discapacidad, el GAMCB tiene facultades específicas para la elaboración de planes, programas y proyectos para el ejercicio del derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad al servicio de transporte, a fin de lograr su inclusión plena y efectiva en la sociedad.

Por lo señalado, el marco de las normas en materia de transporte y en materia de discapacidad, el GAMCB deberá contar con planes, programas y proyectos sobre accesibilidad al servicio público de transporte urbano; sin embargo, el GAMCB se ha remitido únicamente al servicio específico que se brinda a la población y a la proyección del servicio público de transporte urbano directo “Llajtabus” que devela que no cuenta con una política de transporte inclusivo para las personas con discapacidad, ni con instrumentos de planificación para la eliminación de barreras y accesibilidad para personas con discapacidad en los servicios públicos de transporte urbano de pasajeros y otras que aborden la problemática del transporte inclusivo, con la finalidad de garantizar paulatinamente el ejercicio pleno de este derecho.

3.3.4. Registro de denuncias y procesos de información y sensibilización sobre transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad

Registro de Denuncias

El GAMCB informó que el Departamento de Transporte Público, hasta la presente gestión, no recibió denuncias referentes a la ausencia de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad en los servicios públicos de transporte urbano¹⁶⁶.

Al respecto, de la normativa desarrollada, se conoce que el GAMCB cuenta con contravenciones generales relacionadas a las medidas afirmativas generadas para garantizar el ejercicio del derecho a la accesibilidad en el servicio público de transporte en igualdad de condiciones, como: Cobro por encima de las tarifas establecidas o no devolver el cambio en efectivo, sancionable con multa pecuniaria y posterior decomiso en caso de incumplimiento de pago y contravenciones específicas referidas a: No recoger a personas con discapacidad, no llevar en los asientos los letreros que indiquen el uso para personas con discapacidad, estacionar en espacios públicos destinados para buses que prestan el servicio de transporte escolar gratuito a niñas, niños y adolescentes con discapacidad e incumplir con la disposición del cupo de parqueos exclusivos o vehículos que transportan a personas con discapacidad; en ningún caso, se dispone como obligación ni como contravención, la ausencia de

¹⁶³ Artículo 17 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

¹⁶⁴ Artículos 22 y 26 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

¹⁶⁵ Numeral 39 del Parágrafo I, del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado.

¹⁶⁶ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Dirección de Gestión de Movilidad Urbana, Nota con Cite: D.T.P. N° 209/2019, de 1 de julio de 2019, Respuesta Punto 8.

condiciones técnicas establecidas por la autoridad competente o idealmente, ausencia de condiciones técnicas mínimas establecidas para garantizar accesibilidad a personas con discapacidad, al menos en un porcentaje preestablecido para cada ruta habilitada.

Como se ha dicho antes en el presente informe, la no recepción de quejas o denuncias sobre ausencia de condiciones de accesibilidad en los servicios de transporte público, se relaciona a que el GAMCB no cuenta con normativa específica que determine las condiciones mínimas de accesibilidad que deben cumplir los prestadores de servicios públicos de transporte para garantizar el acceso al servicio de la población con discapacidad, y por otra parte, obedece a que, en consecuencia, no se han regulado contravenciones en la prestación de servicios públicos, que por el principio de universalidad que rige para los servicios públicos, debe ser de acceso a la población en general, incluidas las personas con discapacidad, independientemente del tipo y grado de discapacidad que tengan.

En aplicación práctica a un caso concreto de lo señalado precedentemente, se podría advertir que una persona con discapacidad que no pueda acceder a los servicios públicos de transporte debido a la falta de condiciones de accesibilidad del vehículo motorizado o bien por la falta de apoyo técnico necesario que facilite el ingreso a dicho vehículo, la persona afectada, no podrá formular una queja o denuncia por estos aspectos; en caso de lograr sentar una queja, durante su tramitación no alcanzaría una sanción, por cuanto el GAMCB no cuenta con instrumentos técnicos y normativos sobre condiciones mínimas de accesibilidad que deban ser exigidas a los operadores de transporte; situación que por demás evidencia que la ausencia de regulación favorecerá al operador en desmedro de la o el usuario con discapacidad, permitiendo que los prestadores de servicios de transporte urbano continúen brindando el servicio “público”, únicamente a quienes tengan la capacidad de ingresar a sus vehículos.

Por otra parte, la norma establece que las sanciones leve y media serán determinadas por el Gobierno Autónomo Municipal y las sanciones de revocatoria o caducidad podrá ser efectuada por la Superintendencia de Transportes (ahora Autoridad de Fiscalización y Regulación de Telecomunicaciones y Transporte). Dicha regulación debe ser ajustada, en el marco de las competencias exclusivas establecidas en la CPE, para el nivel Central del Estado y los gobiernos autónomos municipales, de la que se extrae que el nivel central tiene competencia para regular los servicios de transporte que alcancen a más de un departamento (interdepartamental)¹⁶⁷ y el gobierno autónomo municipal tiene la competencia de regular el transporte urbano¹⁶⁸, razón por la cual la ATT no tiene competencia para la aplicación de sanciones de revocatoria o caducidad de autorizaciones sobre servicios de transporte público urbano. Esta consideración es efectuada debido a que el GAMCB, regula el funcionamiento del servicio público de transporte de pasajeros a través de la Ordenanza Municipal preconstitucional en análisis y no ha desarrollado aun la legislación pertinente en materia de transporte urbano¹⁶⁹.

En ese contexto, es urgente que el GAMCB en el marco de la competencia constitucional legisle en materia de transporte urbano, que contenga mecanismos, instancias y procedimientos para la recepción, tratamiento y sanción de actos que menoscaben el derecho de accesibilidad al servicio público de transporte urbano de las personas con discapacidad.

Procesos de información y sensibilización sobre transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad

El GAMCB informó que en las gestiones 2018 y 2019 a través del Departamento de Desarrollo de Personas con Discapacidad, realizó actividades educativas para operadores de transporte público sobre temáticas relacionadas a los derechos de las personas con discapacidad e intervención en la estrategia de rehabilitación basada en la

¹⁶⁷ Artículo 298.II.32 de la Constitución Política del Estado, de 7 de febrero de 2009.

¹⁶⁸ Artículo 302.I.18 de la Constitución Política del Estado, de 7 de febrero de 2009.

¹⁶⁹ Informe con CITE: D.T.P. N° 0209/2019, del Departamento de Transporte Público del Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Respuesta a los puntos 2 y 7.

comunidad (RBC) principalmente, con la finalidad de sensibilizar y generar mayor conciencia en los prestadores de servicios públicos de transporte urbano sobre las necesidades específicas de las personas con discapacidad en el acceso al servicio de transporte¹⁷⁰, en la gestión 2018, tres (3) talleres al sindicato mixto de transporte siglo XXI y en la gestión 2019, (2) talleres al sindicato de transporte mixto de micros y buses “U” y “B”¹⁷¹. Al respecto, el GAMCB no remitió material de información y sensibilización, que abarque transporte inclusivo de personas con discapacidad, y mucho menos información publicada en formatos accesibles.

Considerando que desde fabrica los vehículos utilizados en el servicio público de transporte, presentan barreras para el acceso de las personas con discapacidad, el GAMCB habría sostenido reuniones con representantes del auto transporte, para la incorporación de pisaderas destinadas a mejorar la accesibilidad de los vehículos motorizados, cuyas adecuaciones habrían sido implementadas¹⁷²; sin embargo, éstas acciones no fueron evidenciadas debidamente, ni se identificaron las líneas que cuentan con vehículos que tengan dichas adecuaciones¹⁷³.

La norma vigente del GAMCB establece que debe publicar en diferentes medios de comunicación local las disposiciones establecidas en el Reglamento, para el debido conocimiento de la población en general; como también dispone que los operadores, el Organismo Operativo de Tránsito y FEDJUVE realicen sesiones de difusión del Reglamento para que sus miembros y/o afiliados conozcan el contenido del mismo.

La normativa nacional sobre transporte, aplicable de manera supletoria en el GAMCB debido a que no ha legislado sobre transporte urbano, en el marco de su competencia exclusiva en la materia, sobre el régimen tarifario establece que este debe ser de conocimiento público y que al efecto las autoridades competentes deben utilizar los medios de difusión más adecuados para transmitir de forma clara y oportuna la información¹⁷⁴, así también, dispone que los operadores de transporte deben brindar a los pasajeros la información necesaria y confiable en relación a las condiciones de la prestación del servicio antes y durante la ejecución del mismo.

En ese antecedente, por una parte, la información brindada por el GAMCB permite concluir que los procesos de capacitación que se otorgan son aislados y no son parte de líneas de acción y/o políticas municipales sobre capacitación a operadores de transporte, situación que se genera también por la ausencia de normativa al respecto; por otra parte, ante la ausencia de información sobre procesos de información a la ciudadanía en general y personas con discapacidad en particular, por parte de la autoridad competente municipal y por operadores de transporte, permite inferir que no se desarrollan estas acciones por las autoridades municipales y en concordancia con la ausencia de denuncias al respecto, tampoco se realiza un control a los operadores sobre el cumplimiento de las disposiciones de brindar información a las y los usuarios y población en general.

3.4. Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz de la Sierra

3.4.1. Normas emitidas por el Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz de la Sierra

El Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz de la Sierra¹⁷⁵ (GAMSC), emitió normativa relacionada a los servicios públicos de transporte que contienen regulaciones específicas para personas con discapacidad, de las cuales destacan las siguientes:

¹⁷⁰ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Departamento de Desarrollo de Personas con Discapacidad, Nota con CITE: DDPcD N° 473/19, de 2 de julio de 2019, Respuesta Puntos 12 y 17. Notas de Invitación a Talleres Educativos debidamente recepcionadas por organizaciones y sindicatos de transporte urbano.

¹⁷¹ Nota con Cite SG N° 1434, de 5 de diciembre de 2019 e Informe DDPcD Cite 883/19, de 27 de noviembre de 2019 (Respuesta punto 12)

¹⁷² Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Dirección de Gestión de Movilidad Urbana, Nota con Cite: D.T.P. N° 209/2019, de 1 de julio de 2019, Respuesta Punto 15.

¹⁷³ Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba, Departamento de Desarrollo de Personas con Discapacidad, Nota con CITE: DDPcD N° 883/19, de 27 de noviembre de 2019, Respuesta Punto 15.

¹⁷⁴ Artículo 51 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

¹⁷⁵ Informe CITE: SEMURB C.L. N°535/2019 de 9 de octubre de 2019. Informe C.I.DTV. DPTO.T. 161/2019.

1. Ley Autonómica Municipal N° 1216, de 16 de octubre de 2019, Ley Autonómica Municipal General de Movilidad Urbana, Integral, Sostenible y Segura.
2. Decreto Municipal N° 032, de 22 de octubre de 2019, Reglamento General de la Ley Autonómica Municipal General de Movilidad Urbana Integral, Sostenible y Segura.
3. Ley Autonómica Municipal N° 125/2014, de 11 de noviembre de 2014, Ley Autonómica Municipal de Parques Especiales para Personas con Discapacidad, de 11 de noviembre de 2014, en todas las áreas donde existan Parques Público y Privados en el Municipio de Santa Cruz de la Sierra.
4. Ordenanza Municipal N° 029/2013, de 19 de abril de 2013.
5. Ordenanza Municipal N°024/2010, de 10 de marzo de 2010.

A continuación presentamos el análisis del desarrollo normativo municipal en materia de transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad del GAMSC.

1. Ley Autonómica Municipal N° 1216, de 16 de octubre de 2019, Ley Autonómica Municipal General de Movilidad Urbana, Integral, Sostenible y Segura.	
Medidas afirmativas	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adopción de los principios de accesibilidad, calidad, universalidad y trato preferente, por el que el acceso al Sistema de Movilidad Urbana debe ser de todas las personas en condiciones adecuadas y con facilidades de acceso y preferencia de “personas con capacidades diferentes” (Art. 4.inc. d., e., h. y j.). - Establece tarifas preferenciales para “personas con capacidades diferentes” en el transporte público urbano, de acuerdo a reglamento. (Art. 60).
Planes	<ul style="list-style-type: none"> - La Planificación Urbana y Territorial debe promover y gestionar el transporte público inclusivo, enfocado a “personas con capacidades diferentes” (Art. 6.II.i). - La autoridad competente de la planificación y ejecución en materia de movilidad es el Órgano Ejecutivo a través de la Secretaría de Movilidad Urbana (SMURB). (Art. 7). - El GAMSC, a través de la autoridad competente en materia de Movilidad, implementará el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura (PMUSS), que tiene como objetivos específicos, proponer políticas, acciones y estrategias para lograr la “movilidad urbana sostenible”¹⁷⁶ y segura. (Art. 14.II y III). - El GAMSC, podrá conformar un Comité Técnico Consultivo de Movilidad con el objeto de asesorar sobre aspectos técnicos relativos a la movilidad urbana, emitir opiniones y propuestas de medidas, acciones y aplicación de políticas de movilidad urbana (Art. 9).
Autorización, control, supervisión	<ul style="list-style-type: none"> - La Autoridad competente de la regulación, autorización, control, supervisión y sanción en materia de Movilidad, es el Órgano Ejecutivo mediante la SMURB. (Art. 7). - El GAMSC, a través de la autoridad competente de movilidad urbana, otorgará autorizaciones de operación para la prestación de los servicios públicos de transporte, cuando cumplan con las especificaciones técnicas, legales y administrativas establecidas en reglamentación. (Arts. 20.III y 35). - La otorgación de autorización se realizará considerando el régimen de estándar de calidad, comodidad, equidad, eficiencia y comodidad para el servicio (Art. 35.III.b). - Los agentes viales, son el recurso humano responsable de fiscalizar, controlar y coordinar el cumplimiento de las Políticas de Movilidad (Art. 8).

¹⁷⁶ Capacidad de desplazamiento eficiente, seguro, equitativo, saludable, participativo, competitivo y que se funda en medidas apropiadas de preservación del equilibrio ecológico, protección del ambiente y el uso de energías limpias y renovables. Art. 3 de la Ley Autonómica Municipal General de Movilidad Urbana, Integral, Sostenible y Segura.

<p>Contravenciones y sanciones</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Establece como infracción muy grave, estacionarse en parqueos exclusivos para “personas con capacidades diferentes”. (Art. 45.III.d). - Establece como infracción muy grave de conductores del servicio público, el no brindar atención preferencial a “personas con capacidades diferentes”. (Art. 48.IV.g). - Establece como infracción grave de conductores del servicio público, no respetar los derechos de los usuarios. (Art. 48.III.a). - Establece como infracción grave de conductores del servicio público, no brindar el trato adecuado a los usuarios. (Art. 48.III.b). - Establece como infracción leve, no cumplir con los estándares de calidad establecidos por la Autoridad Competente. (Art. 49.d). - Establece como infracción muy grave, operar el servicio de transporte público con unidades que no reúnan las condiciones y requisitos técnicos establecidos por la autoridad competente. (Artículo 49.III.e). - Las sanciones que el GAM emita por el incumplimiento e inobservancia de la Ley y su reglamentación, serán administrativas y pecuniarias desarrolladas en reglamento específico. (Art. 53).
<p>Procesos de información, capacitación y sensibilización</p>	<p>El GAMSC deberá promover campañas de educación y seguridad vial; coordinar con la Policía Boliviana, autoridades y entidades educativas, la implementación progresiva de programas en dicho ámbito, y fortalecer la educación vial, a través de la difusión en medios de comunicación (escritos, radiales, televisivos y redes sociales. (Art. 15.a., d. y e.).</p>

La Ley Autonómica Municipal General de Movilidad Urbana, Integral, Sostenible y Segura¹⁷⁷, tiene por objeto promover e incentivar el sistema de la movilidad urbana integral, sostenible y segura, en condiciones óptimas de preservación del medio ambiente, bajo criterios de calidad y seguridad¹⁷⁸.

De los artículos descritos en el cuadro, se puede establecer de manera general que la norma, adopta los principios de accesibilidad, calidad, universalidad y trato preferente, entre otros, para promover un sistema de movilidad urbana integral, sostenible y segura para el acceso de todas y todos los ciudadanos, incluidas las personas con discapacidad.

Asimismo la norma dispone que las personas con discapacidad, deben gozar de tarifas diferenciadas en los servicios públicos de transporte urbano de acuerdo a reglamento específico, lo que constituye una medida afirmativa en el marco de la búsqueda de equiparación de oportunidades de dicha población en situación de vulnerabilidad.

Por otra parte, es necesario ponderar que la ley en análisis, en materia de planificación urbana y territorial, dispone que se debe promover y gestionar el transporte público inclusivo, enfocado a personas con discapacidad. Asimismo que debe implementar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura (PMUSS); como también la posibilidad de conformación de un Comité Técnico Consultivo de Movilidad que asesore aspectos técnicos relacionado a la movilidad urbana en el municipio de Santa Cruz.

Respecto a lo dispuesto sobre autorizaciones municipales, si bien no es expreso, la norma establece que las mismas se otorgarán al servicio público de transporte que cumplan con las especificaciones técnicas, legales y administrativas, establecidas mediante reglamentación, con el mandato legal de considerar, entre otros “Régimen de estándar de calidad, comodidad, equidad, eficiencia y seguridad para el servicio”, es decir que la disposición está sujeta a reglamentación.

Al respecto, la norma dispone como infracción leve, el no cumplir con los estándares de calidad establecidos por la autoridad competente y en esa misma línea, se ha regulado como infracción muy grave de los operadores de

¹⁷⁷ Toda vez que es una norma reciente, de octubre de 2019, y la respuesta escrita del GAMSC es de septiembre de 2019, se verificó la misma en la Gaceta Municipal del GAMSC. Consultado en <http://www.gmsantacruz.gob.bo/>

¹⁷⁸ Numeral 3 del Artículo 1 de la Ley N° 1216, de 16 de octubre de 2019.

transporte público, operar con unidades que no reúnan las condiciones y requisitos técnicos establecidos por la autoridad competente, que si bien no son específicas sobre condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, permitirán el cumplimiento de norma sustantiva al efecto. Sin embargo no se cuenta con información sobre la regulación de estándares técnicos sobre condiciones de accesibilidad en vehículos de servicio público de transporte, lo que hace inaplicable estas disposiciones, hasta que no se desarrollen las mismas, a efectos de garantizar el ejercicio del derecho a la accesibilidad en el servicio, para personas con discapacidad.

El GAMSC, informó que las variables de calidad de servicios públicos de transporte incluyen condiciones de accesibilidad física para personas con discapacidad a considerar para la otorgación de autorizaciones de operación y para determinar calidad de los servicios, y que además el PMUS y la Ley de Movilidad Urbana Sostenible y Segura, manda a promover y gestionar el transporte público inclusivo, enfocado a personas con discapacidad, además de sancionar a aquellos operadores que nieguen la atención preferencial.

Por otro lado, corresponde resaltar que la norma establece como infracciones muy graves de los conductores, el estacionarse en parqueos para personas con discapacidad y no brindar atención preferente. De igual modo establece como infracciones graves, generales, no respetar los derechos de los usuarios y no otorgar trato adecuado a las y los usuarios en general.

Finalmente se observa que la norma, de manera inadecuada usa terminología de “personas con capacidades diferentes” para referirse a las personas con discapacidad, observación que ya fue abordada en el presente informe.

2. Decreto Municipal N° 032, de 22 de octubre de 2019, Reglamento General de la Ley Autonómica Municipal General de Movilidad Urbana Integral, Sostenible y Segura

<p>Medidas afirmativas</p>	<p>Específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prohibición de otorgar autorizaciones en zonas señalizadas para el uso exclusivo de PcD. (Art. 77.15). - Prohibición de estacionamiento en paradas señalizadas para PcD. (Art. 86.6). - Obligación de que los vehículos tengan accesibilidad universal, que permita el ascenso de “personas con capacidades especiales”; y con asientos preferenciales, en el caso de Microbús y Bus de 30 a 59 pasajeros. (Art. 193.4). - Obligación del operador de brindar atención preferencial a “personas con capacidades diferentes”. (Art. 257.14) - Trato y atención preferencial a “personas con capacidades diferentes” en la prestación del servicio público. (Art. 267). - Establece como parámetros técnico legales para la autorización, entre otros, en materia de seguridad, la capacitación a conductores en todas las modalidades, y en el ámbito de confort, la existencia de espacios preferenciales en un 10%, en las unidades de transporte con capacidad de 21 a 29 (Microbús) y 30 a 59 (Microbús y Bus) pasajeros. (Arts. 163, 178 y 193). <p>Generales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obligación del operador de cumplir con estándares de calidad, itinerarios, puntualidad, trato cordial al usuario y acceso adecuado (Art. 257.18.) <p>Establece como derechos de las y los usuarios, a no ser objeto de actos de racismo y toda forma de discriminación en el marco de la CPE, tratados internacionales de DDHH y demás normativa vigente. (Art. 263.3)</p>
<p>Planes</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La Secretaría Municipal de Movilidad Urbana (SEMURB) es la autoridad competente de la planificación, regulación y ejecución en materia de movilidad urbana. (Art. 5). - Es atribución de la SEMURB planificar, desarrollar y promover políticas y lineamientos para el fortalecimiento, modernización y reestructuración del sistema en todos sus componentes. (Art. 6.1).

<p>Autorización, control, supervisión</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La SEMURB es la autoridad encargada de la autorización, control, fiscalización, supervisión, en materia de movilidad urbana. (Art. 5). - Es atribución de la SEMURB, sancionar infracciones en la vía administrativa y verificar el cumplimiento del régimen tarifario vigente en el servicio público de transporte. (Art. 6.10.11). - Todo operador de transporte público de pasajeros, debe ser habilitado por el GAMSC, mediante autorización o concesión. La habilitación, consignará los detalles técnicos de prestación del servicio (estándar de calidad, rutas, horarios, parque automotor y otros pertinentes). (Art. 109). - Para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros, se debe registrar a los conductores y las unidades de transporte (Arts. 155, 169 y 185) - Establece como requisitos generales para el registro de conductores, en todas las modalidades: i. Fotocopia de carnet de identidad; ii. Fotocopia de Licencia de Conducir, en la categoría que corresponda; iii. Certificados de antecedentes otorgados por la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen y la Dirección Departamental de Tránsito Transporte y Seguridad Vial o Tarjeta TIC, iv. Pago de las Tasas correspondientes, de acuerdo a la Ley de Tasas Municipales N° 1084 y su Reglamento. (Arts.156, 170 y 186). - Determina como requisitos generales para el registro de vehículos motorizados en todas las modalidades, entre otros: 11. Inspección Municipal de Estándares de calidad y seguridad, emitida por la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana y 15. Y otros requisitos adicionales establecidos mediante Resolución Administrativa, según corresponda a las diferentes modalidades de servicio público de transporte. (Art. 157, 172 y 187) - Establece requisitos para la obtención de autorización de operación en todas las modalidades, entre otros: i. Informe de verificación de parámetros técnicos y legales para la autorización, realizado por la Dirección de Transporte y Vialidad y ii. Informe de verificación de parámetros técnicos de confort y seguridad. (Art. 164.I. 4 y 5 y 194.I. 4 y 5) - El Centro de Control de Tráfico (CCT) es la unidad de gestión técnica, a cargo de la SEMURB, encargada del control, fiscalización y la supervisión del funcionamiento del Sistema de acuerdo a los parámetros de los contratos de concesión y las autorizaciones emitidas. (Art. 116).
<p>Contravenciones y sanciones</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La SEMURB es la autoridad encargada sancionar infracciones por la vía administrativa en materia de movilidad urbana. (Art. 5 y Art. 6.10.) - Establece como derechos de las y los usuarios, a formular reclamos sobre las deficiencias del servicio de transporte ante la Dirección de Transporte y Vialidad. (Art. 263.6) - Se reconoce infracciones leves, graves y muy graves. (Art.279). - Las sanciones administrativas a los operadores y conductores de los servicios públicos que incurran en faltas, según corresponda, serán: 1. Apercibimiento, 2. Labor Social, 3. Inmovilización, 4. Repliegue al Operador de Transporte. 5. Sanción económica, 6. Traslado de vehículos a las dependencias de la SEMURB, 7. Revocatoria definitiva. (Arts. 280, 281 y 282). - Establece como infracción muy grave, estacionarse en parqueos exclusivos para “personas con capacidades diferentes”, sancionables con apercibimiento, multa de Bs. 300 o labor social y Bs. 400. (Art. 291.d) - Establece como infracción muy grave del conductor de servicio público, no brindar atención preferencial a “personas con capacidades diferentes”, a ser sancionado con apercibimiento, labor social y Bs. 600. (Art. 294.g) - Establece como infracción grave no respetar los derechos de los usuarios, a ser sancionado con apercibimiento, multa de Bs. 200 o Labor Social y Bs. 400. (Art. 294.a) - Establece como infracción leve de los operadores, no cumplir con los estándares de calidad establecidos por la Autoridad competente, a ser sancionado con apercibimiento, multa de Bs. 400 y Bs. 800. (Art. 295.d). - Establece como infracción muy grave de los operadores de servicio de transporte público, operar con unidades que no reúnan las condiciones y requisitos técnicos establecidos por la autoridad competente, a ser sancionada con apercibimiento, multa de Bs. 1200 y Bs. 1600. (Art. 295.b).

Procesos de información, capacitación y sensibilización

- La Secretaría Municipal de Movilidad Urbana tiene entre sus atribuciones desarrollar, promover y difundir la educación y seguridad vial, a los ciudadanos del Municipio de Santa Cruz de la Sierra. (Art. 6.2).
- El GAMSCS a través de la SEMURB, deberá incorporar programas de educación vial, realizar campañas, ferias y foros ciudadanos para incentivar la educación vial, dirigidas a la ciudadanía en general (Art. 45.II).
- Los programas de educación vial, deberán referirse a los temas de relaciones humanas, normas fundamentales del conductor, entre otras. (Art. 47.6 y 13).
- Se establece como obligación del operador, asistir a cursos de capacitación desarrollados por la Dirección de Transporte y Vialidad. (Art. 257.12.)

El Decreto Municipal N° 032, que reglamenta la Ley Autonómica Municipal de Movilidad Urbana, Integral, Sostenible y Segura del GAMSC, establece el Sistema de Movilidad Urbana del Municipio de Santa Cruz de la Sierra.

Conforme establece la Ley Municipal Autonómica N°1216, el transporte público por capacidad se clasifica en transporte público masivo o individual. El transporte público masivo, según su área de cobertura se divide en: a) Transporte público masivo integral de alta capacidad, de sesenta (60) o más pasajeros b) Transporte público integral masivo de mediana capacidad, entre treinta (30) y cincuenta y nueve (59) pasajeros y c) Transporte público integral masivo, menor a veintinueve (29) pasajeros; y el Transporte público individual o menor a cuatro (4) pasajeros (Exclusivo, Zonas periurbanas y Puerta a puerta)

En el marco de la investigación defensorial, el análisis se remitirá al transporte público masivo, entendiéndose éste conforme a la norma municipal, a las modalidades de Trufi y Minibús (4 a 20 pasajeros), Microbús (21 a 29 pasajeros), Microbús y Bus (30 a 59 pasajeros) y Buses de Tránsito Rápido (60, 90, 120 o más pasajeros).

En ese entendido, la norma municipal dispone medidas afirmativas, como la prohibición de la autorización de paradas en zonas señalizadas para el uso de personas con discapacidad, con posibilidad de sanción ante su incumplimiento y la obligación de brindar trato y atención preferencial a personas con discapacidad, disposiciones que a su vez se tipifican como contravenciones. Así también, establecen como derechos de las y los usuarios, a no ser objeto de actos de racismo y toda forma de discriminación en el marco de la Constitución Política del Estado, tratados internacionales de Derechos Humanos y demás normativa vigente y como obligación del operador de transporte, cumplir con estándares de calidad, itinerarios, puntualidad, trato cordial al usuario y acceso adecuado.

Para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros, se deben registrar a los conductores y las unidades de transporte, así como habilitarse mediante autorización o concesión; de forma desglosada, por cada modalidad de transporte en análisis -excepto Buses de Tránsito Rápido- la norma establece: i. Registro de conductores, mediante 4 requisitos de los cuales ninguno se refiere a la acreditación de formación y capacitación respecto a los derechos de las y los usuarios, en particular de personas con discapacidad; ii. Requisitos generales para el registro de vehículos motorizados en todas las modalidades, entre otros: 1. Inspección Municipal de Estándares de calidad y seguridad, emitida por la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana y 2. Otros requisitos adicionales establecidos mediante Resolución Administrativa, según corresponda a las diferentes modalidades.

Para la obtención de autorización, establece requisitos para todas las modalidades, entre otros: i. Informe de verificación de parámetros técnicos y legales para la autorización, realizado por la Dirección de Transporte y Vialidad y ii. Informe de verificación de parámetros técnicos de confort y seguridad; estos últimos, son, en el ámbito de seguridad, la capacitación a conductores, y en el ámbito de confort, la existencia de espacios preferenciales en un 10%, en las unidades de transporte con capacidad de 21 a 29 (Microbús) y 30 a 59 (Microbús y Bus) pasajeros.

En el caso de transporte masivo, mediante Microbús y Bus de 30 a 59 pasajeros, de forma específica, la norma dispone que los vehículos deben contar con accesibilidad universal, que permita el ascenso de personas con discapacidad y cuente con asientos preferenciales; sin embargo no se ha previsto que al menos un cupo determinado

por la autoridad municipal, de vehículos que prestan el servicio público de transporte, mediante la modalidad de microbús, de 21 a 29 pasajeros, dispongan de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad.

Respecto a buses de tránsito rápido, si bien no se establece de forma específica sobre condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, formación y capacitación a operadores de transporte, comunicación en formatos accesibles y otros, el GAMSC informó que el proyecto al respecto, busca cambiar el sistema de transporte e incorpora de manera obligatoria la reserva de espacios y asientos preferenciales a todos los vehículos, que se proyectan como vehículos LOW FLOW, es decir de piso bajo, que permite el acceso a personas con movilidad reducida y usuarias de silla de ruedas¹⁷⁹.

De forma concordante, y en desarrollo de lo dispuesto en la Ley N° 1216, se ha dispuesto como infracción leve de los operadores, no cumplir con los estándares de calidad establecidos por la autoridad competente, e infracción muy grave que operen con unidades que no reúnan las condiciones y requisitos técnicos establecidos.

En ese entendido, es ponderable el desarrollo normativo del GAMSC respecto a transporte urbano que permita la accesibilidad al servicio a personas con discapacidad, en el caso de transporte masivo mediante microbús y bus de 30 a 59 pasajeros, con la disposición de asientos preferenciales en un porcentaje determinado, y la obligatoriedad de brindar accesibilidad universal; disposiciones indispensables para contar con autorización para brindar el servicio, verificables y sancionables.

Este paraguas normativo referido, permitirá garantizar el ejercicio del derecho a la accesibilidad en el servicio público de transporte a personas con discapacidad, sin embargo, la autoridad municipal, conforme establecen los Artículos 35 y 36 de la Ley Autonómica Municipal N°1216, debe desarrollar las especificaciones técnicas de accesibilidad universal a cumplir, que garanticen la posibilidad de uso a todas las personas con los diferentes tipos de discapacidad.

Respecto a tarifas, si bien el Artículo 60 de la Ley N°1216 señala que las tarifas preferenciales para personas con discapacidad se establecerán en reglamento, llama la atención que en el Reglamento, se determina como principio para la definición de las tarifas, “Tarifa para poblaciones específicas”, entendido como *“El diseño tarifario estará abierto a la implementación de tarifas para grupos poblacionales específicos, siempre y cuando se asegure una fuente presupuestal independiente de los ingresos corrientes del Sistema y no se perjudique a los usuarios del servicio y la sostenibilidad financiera del sistema”*. Precepto que permite inferir que las tarifas para poblaciones específicas se implementarán únicamente cuando se asegure una fuente presupuestaria y no perjudique a los usuarios del servicio y la sostenibilidad financiera. Al respecto, el GAMSC no refirió de forma específica información sobre tarifas diferenciadas, para personas con discapacidad y acompañantes en la respuesta escrita ni en las normas remitidas, únicamente señaló que socializan la Ordenanza Municipal N° 028/2013 que determina como tarifa diferenciada de Bs.1 (Un 00/100 boliviano) para personas con discapacidad, aspecto por el cual se infiere su vigencia. Sin embargo, el GAMSC deberá velar por la aplicación de tarifas diferenciadas para la población con discapacidad, que promuevan el ejercicio del derecho al transporte público en condiciones de igualdad.

Otro elemento importante que hace al transporte inclusivo, es el referido al apoyo personal y animal a personas con discapacidad, que no ha sido regulado en el reglamento en cuestión, aspecto que deberá ser considerado por el GAMSC en las normas pertinentes. En el mismo sentido, si bien se ha regulado sobre capacitación a operadores de transporte, el GAMSC deberá considerar en normas pertinentes, el abordaje de temáticas sobre derechos y formas de apoyo a poblaciones en situación de vulnerabilidad, dentro de las que se encuentran las personas con discapacidad.

Finalmente, es necesario reiterar la observación de que el Reglamento al igual que la Ley Autonómica Municipal General de Movilidad Urbana Integral, Sostenible y Segura, emplea los términos inapropiados de “personas con capacidades diferentes” y “personas con capacidades especiales” para referirse a las personas con discapacidad;

179 Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz, Informe SEMURB C.I. N° 535/2019 (Respuesta punto 6)

a efecto de que estas normas de reciente promulgación, se adecuen a la terminología respetuosa de derechos, para dirigirse a la población con discapacidad con el respeto a su diversidad y dignidad.

3. Ley Autonómica Municipal N° 125/2014, Parques Especiales para Personas con Discapacidad, en todas las áreas donde existan Parques Público y Privados en el Municipio de Santa Cruz de la Sierra, de 11 de noviembre de 2014	
Medidas afirmativas	<ul style="list-style-type: none"> - Crea parqueo especial en parques públicos y privados para PcD y quienes les transporten, debidamente señalizado. (1 en parques con hasta 30 espacios y 2 cuando se tengan 20 espacios adicionales en adelante) (Art. 1 y Art. 8) - Obligación de disponer parqueo especial de 3,60mX6.00 para PcD cercanos a las salidas, en estacionamientos públicos o privados con capacidad hasta treinta vehículos, con opción de aumentarse un espacio por cada 20 parques. (Art. 3.) - Otorgación de permiso especial y viñeta para parqueo de vehículo de PcD o para las que les transporten, así como registro de los permisos otorgados. (Art. 4 y Art. 10). - Obligación de las entidades públicas y privadas que tengan parques de adecuar sus instalaciones para parques especiales de PcD, dentro el plazo de noventa días calendario de promulgada la Ley (Art. 12)
Control y supervisión	<ul style="list-style-type: none"> - La Dirección de Tráfico y Transporte es la entidad encargada de la supervisión y el control de parques públicos y privados de atención al público. (Art. 9).
Contravenciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - El uso indebido del permiso especial para parqueo de PcD será pasible a una sanción pecuniaria equivalente al 50% del Salario Mínimo Nacional. (Art. 6). - Constituye infracción grave, estacionarse en zonas de parques destinados a vehículos conducidos o que transporten PcD sin permiso especial, que será sancionada con multa pecuniaria. (Art. 7). - La Dirección de Tráfico y Transporte es la autoridad encargada de la aplicación de sanciones. (Art. 9) - El incumplimiento de adecuaciones de instalaciones públicas o privadas para parqueo especial de PcD, será sancionado de forma pecuniaria en primera instancia y en caso de no cumplir con la sanción se iniciará proceso administrativo. (Art. 12).

La Ley Autonómica Municipal de Parques Especiales para Personas con Discapacidad, tiene como objeto regular y crear el parqueo especial en estacionamiento públicos y privados para vehículos de personas con discapacidad o que las transportan.

Respecto a esta norma municipal, corresponde notar que el GAMSC en el marco de sus competencias, ha dispuesto una Ley específica para regular parques públicos y privados para personas con discapacidad, estableciendo: i. Cantidad de parques para personas con discapacidad y señalética, ii. Permiso especial y registro de permiso especial, para personas con discapacidad, iii. Infracciones, autoridad competente para supervisión, control y aplicación de sanciones, ante uso indebido de viñeta y por estacionamiento en parques para personas con discapacidad y iv. Plazo para su cumplimiento bajo sanción y procesamiento administrativo.

Independientemente del nombre otorgado a la norma, sobre parqueo “especial”, que sugerimos se modifique como “parqueo para personas con discapacidad”, el conjunto de disposiciones contenidas en la Ley que establece la medida afirmativa, en primera instancia, no tiene limitación en el alcance por tipo ni grado de discapacidad, es decir que abarca a toda la población con discapacidad, aspecto que es ponderable, y por otra parte, de manera sistémica, desarrolla disposiciones de obligatorio cumplimiento, con plazos fijos preestablecidos para adecuación, infracciones específicas, sanciones y autoridad competente de control y sanción.

Es oportuno referir, a tiempo del análisis de la Ley Municipal N° 125/2014, que regula de manera específica una medida afirmativa para la población con discapacidad, en el marco de sus competencias, que el GAMSC ha transverzalizado en la normativa sobre transporte urbano, el enfoque de discapacidad, conforme establecen los derechos específicos establecidos en la Constitución Política del Estado y la Ley N° 223 y su reglamento; sin embargo, revisada la normativa municipal, el GAMSC no cuenta con una norma general sobre personas con discapacidad, que en el marco de la competencia exclusiva de promoción y desarrollo de proyectos y políticas para personas con discapacidad, establecida en la Constitución Política del Estado, y atribuciones relacionadas, le permita asumir y abordar como gobierno local, sus responsabilidades en la temática, de forma trasversal, con base en el enfoque social y de derechos, a efectos de efectivizar la promoción, protección y defensa de los derechos de esta población en situación de vulnerabilidad.

4. Ordenanza Municipal N°024/2010, de 19 de abril de 2013.	
Medidas afirmativas	- Obligación de reservar y señalizar asientos preferenciales cercanos y accesibles a la subida del vehículo de servicio público para PcD, incluyendo un adhesivo "AMIG@ ESTAS OCUPANDO MI ASIENTO"; 4 asientos en caso de transporte público masivo. (Art. Primero y Segundo).
Contravenciones y sanciones	- El incumplimiento de la reserva de asientos preferenciales es sancionado con la suma de Bs. 500 para el propietario del vehículo infractor. (Art. 3)
Procesos de información, capacitación y sensibilización	- Obligación de realizar campaña mediática de concienciación sobre los alcances de la ordenanza. (Art. 1)

La norma citada en la respuesta escrita del GAMSC, establece la obligación de disponer asientos preferenciales señalizados con cantidad preestablecida para personas con discapacidad, sanción ante incumplimiento y el acompañamiento de señalética y medidas de información y sensibilización sobre la otorgación de asientos preferenciales, dirigido a todas las usuarias y usuarios.

5. Ordenanza Municipal N° 029/2013, de 10 de marzo de 2010	
Medidas afirmativas	- Tarifa diferenciada para "personas con capacidades especiales"; de Bs. 1 (Un 00/100 boliviano). (Art. 4).

La norma en análisis, de igual forma fue citada por el GAMSC en la respuesta escrita referida; como se puede observar, desarrolla la tarifa diferenciada aplicable para personas con discapacidad, de manera positiva la norma no hace diferencia en el alcance por grado de discapacidad y de manera negativa, la disposición mantiene la terminología inadecuada para referirse a personas con discapacidad, como sucede en otras normas municipales del GAMSC.

3.4.2. Servicio Público de Transporte Urbano Directo

El GAMSC actualmente no presta el servicio público de transporte urbano de manera directa, tal cual señaló en su respuesta por lo que no existe información sobre subvención, tarifas, rutas, frecuencias, horarios, paradas, calidad y tipo de unidades de transporte autorizados, condiciones de accesibilidad física para personas con discapacidad, gestión a partir de la cual brindan servicios u otros datos concernientes a la prestación de este servicio¹⁸⁰.

¹⁸⁰ Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz, Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, Informe SEMURB C.I. N° 535/2019, de octubre de 2019, Respuesta punto 10.

Sin embargo, el GAMSC estaría llevando adelante el proyecto de los Buses de Tránsito Rápido (BRT), a través de la cual busca cambiar el sistema de transporte; este proyecto incorporaría de manera obligatoria la reserva de espacios y asientos preferenciales a todos los vehículos que formen parte del corredor de BRT, además que se habría propuesto que el diseño de estos buses, sean de tipo LOW FLOW, es decir, piso bajo, lo que permitiría que cualquier persona a pie, en silla de ruedas o con muletas pueda tener acceso cómodo y seguro al transporte público¹⁸¹.

Finalmente, el GAMSC informó que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura y la Ley de Movilidad Urbana Integral, Sostenible y Segura, contemplan medidas que se aplican actualmente y/o previstas para promover e incentivar la incorporación de unidades de transporte con condiciones accesibilidad física para personas con discapacidad en el transporte público urbano, las mismas que ya se están aplicando en la ejecución del corredor BRT del primer Anillo¹⁸².

3.4.3. Planes con enfoque de transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad

El Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz de la Sierra, elaboró el Plan de Movilidad Urbana Integral, Sostenible y Segura (PMUSS)¹⁸³, el cual cuenta con 8 pilares y 56 proyectos. Los Pilares están diseñados para responder a los siguientes puntos:

- Mejoras en la educación vial
- Mejoras en la seguridad vial
- Mejoras en el marco legal y administrativo
- Mejoras en la administración y gestión del tráfico urbano
- Nuevo modelo urbano (DOT)
- Mejoras en el sistema del transporte público
- Mejoras en la infraestructura Vial Urbana
- Mejoras en la Infraestructura no motorizada

De la revisión de los pilares descritos, principalmente del Pilar referente a “Mejoras en el Sistema de Transporte Público” si bien no se refiere a algún proyecto específico destinado a impulsar condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad en los servicios de transporte público de pasajeros, se cita al proyecto “Mejoras del Sistema de Transporte Publico de Buses”, que en el marco de la Ley N°1216 deberá contemplar esta problemática.

De manera específica para la población con discapacidad en el Pilar: “Mejoras en la Infraestructura NO motorizada”, se identificó como proyecto “Mejoras de accesibilidad para personas con limitaciones motrices”, empero, ello no implica el alcance al transporte motorizado (vehículos) que brinda servicios públicos de transporte urbano.

En concordancia, el Artículo 14 de la Ley Autonómica Municipal General de Movilidad Urbana, Integral, Sostenible y Segura, establece que el PMUSS es un documento integral de planificación en el ámbito de la movilidad urbana que considera políticas de desarrollo para el transporte sostenible y políticas de uso y acceso al espacio público; incluyendo la gestión y administración del Sistema de Movilidad en el Municipio de Santa Cruz de la Sierra; así como acciones específicas a desarrollar en corto, mediano y largo plazo. Sus planes estratégicos son proponer políticas y acciones que incluyan:

¹⁸¹ Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz, Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, Informe SEMURB C.I. N° 535/2019, de octubre de 2019, Respuesta punto 6.

¹⁸² Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz, Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, Informe SEMURB C.I. N° 535/2019, de octubre de 2019, Respuesta punto 17 y 18.

¹⁸³ Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz, Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, Informe SEMURB C.I. N° 535/2019, de octubre de 2019, Respuesta punto 1

1. Transporte No Motorizado.
2. Transporte Motorizado.
3. Educación Vial.
4. Seguridad Vial.
5. Gestión de la Movilidad.
6. Administración y Gestión del Tráfico Urbano.
7. Desarrollos orientados al transporte (DOT).
8. Sistema de Transporte Público de Alta Calidad.
9. Infraestructura Vial Urbana.
10. Introducción de medidas para la mejora de accesibilidad a personas de movilidad reducida.

El Parágrafo IV del citado Artículo señala que el PMUSS y el Plan de Acción de Seguridad Vial 2019-2023, y sus respectivas actualizaciones están sujetos a los principios establecidos en la referida Ley, entre los cuales se encuentran los principios de accesibilidad, calidad, universalidad y trato preferente, que tienen la finalidad de garantizar el acceso al servicio a todas las personas en condiciones adecuadas y con accesibilidad.

En ese entendido, en el marco de los principios referidos, el Gobierno Autónomo Municipal, a través de instancias y espacios respectivos, debe impulsar la incorporación de proyectos relacionados a promover la implementación de condiciones de accesibilidad a personas con discapacidad en los servicios públicos de transporte.

Ahora bien, tomando en cuenta que el Plan analizado se encuentra en estado “elaborado”¹⁸⁴; corresponderá que sea construido de manera participativa con organizaciones de personas con discapacidad, para fortalecer el enfoque de discapacidad y sea aprobado para su vigencia legal, con plazos y presupuesto para su implementación.

Al respecto, la norma municipal establece que la planificación urbana y territorial debe promover y gestionar el transporte público inclusivo, enfocado a personas con discapacidad. Dispone además que la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana (SEMURB) es la autoridad competente de la planificación, de desarrollar y promover políticas y lineamientos para el fortalecimiento, modernización y reestructuración del sistema de movilidad urbana en todos sus componentes en materia. De manera expresa, esta dependencia del órgano ejecutivo municipal, tiene la responsabilidad de implementar el PMUSS.

Por otra parte, como se ha dicho, el GAMSC no cuenta con un marco legislativo sobre personas con discapacidad a la luz de la CPE, sin embargo, el Artículo 42 de la Ley 223, en el marco de la competencia exclusiva de los gobiernos autónomos municipales, sobre promoción y desarrollo de proyectos y políticas para personas con discapacidad¹⁸⁵, ha establecido que los GAM, contarán con unidades especializadas para la ejecución de planes, programas y proyectos integrales a favor de esta población.

En ese antecedente, en concordancia con el Derecho a la Accesibilidad establecido en el Artículo 9 de la misma norma y el Parágrafo II del Artículo 37, establece que todos los Órganos del Estado, en sus distintos niveles, deberán adecuar los medios de transporte, de manera gradual, a partir de la promulgación de la Ley N°223, es decir, de la gestión 2012, para garantizar la accesibilidad a las personas con discapacidad, y los nuevos medios de transporte deberán contar con dichas condiciones de accesibilidad; de igual forma, desde el ámbito de discapacidad, el GAMSC tiene facultades específicas para la elaboración de planes, programas y proyectos

¹⁸⁴ Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz, Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, Informe SEMURB C.I. N° 535/2019, de octubre de 2019, Respuesta punto 8.

¹⁸⁵ Numeral 39 del Parágrafo I, del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado.

para el ejercicio del derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad al servicio de transporte, a fin de lograr su inclusión plena y efectiva en la sociedad.

3.4.4. Registro de denuncias y procesos de información y sensibilización sobre transporte urbano inclusivo de personas con discapacidad

Registro de denuncias

Conforme establece la normativa municipal, la SEMURB es la autoridad encargada de la autorización, control, fiscalización, supervisión, en materia de movilidad urbana, así como de sancionar infracciones en la vía administrativa y verificar el cumplimiento del régimen tarifario vigente en el servicio público de transporte.

Las tareas sobre control, fiscalización y la supervisión del funcionamiento del Sistema se realizan mediante el Centro de Control de Tráfico (CCT) como unidad de gestión técnica, y los agentes viales como recurso humano responsable de fiscalizar, controlar y coordinar el cumplimiento de las políticas de movilidad.

Respecto a contravenciones, la norma del GAMSC dispone como derecho de las y los usuarios, formular reclamos sobre las deficiencias del servicio de transporte, también dispone, infracciones leves, graves y muy graves, de carácter general y específicas, sancionables con apercibimiento, labor social, inmovilización, repliegue al operador de transporte, multa económica, traslado de vehículos y revocatoria definitiva.

Las contravenciones específicas son: Infracciones muy graves, no brindar atención preferencial a personas con discapacidad, estacionarse en parqueos exclusivos y el uso indebido del permiso especial para parqueo de personas con discapacidad, y como infracción grave, se tiene estacionarse en zonas de parqueos destinados a vehículos conducidos o que transporten personas con discapacidad sin permiso especial; dentro de las infracciones generales relacionadas, se tiene: i. Infracción muy grave, operar con unidades que no reúnan las condiciones y requisitos técnicos establecidos por la autoridad competente, ii. Infracciones graves, no respetar los derechos de los usuarios y no brindar el trato adecuado a los usuarios y iii. Infracción leve, no cumplir con los estándares de calidad establecidos por la autoridad competente.

En cuanto a las denuncias, el Gobierno Autónomo Municipal, señaló que no cuenta con denuncias registradas sobre accesibilidad de personas con discapacidad al servicio público de transporte; al respecto, hace referencia que no cuenta con denuncias debido a que la reglamentación de la anterior Ley Autonómica Municipal de Movilidad Urbana (Ambas normas actualmente derogadas conforme a lo dispuesto en la Ley N° 1216) hubieran sido promulgadas en agosto de 2019; asimismo hizo conocer que ante denuncias recepcionadas, el equipo legal de la Secretaría Municipal Movilidad Urbana convocaría a la parte denunciante para conocer detalles de los hechos y proseguir con la atención y tratamiento correspondiente, que en caso de existir necesidad, un equipo técnico realizaría inspección en el lugar de los hechos¹⁸⁶.

En ese antecedente, se considera que la ausencia de registro de denuncias, no corresponde a la data (2019) de promulgación del reglamento de la anterior Ley de Movilidad Urbana (2019) (ambas normas a la fecha abrogadas), debido a que la anterior Ley que establecía contravenciones, estuvo vigente durante 6 meses, y que antes, el transporte urbano, se regía con otras normas municipales que establecían obligaciones e infracciones, así como las citadas Ley N° 125/2014 y Ordenanzas Municipales N° 029/2013 N° 024/2010; sino más bien a la posible ausencia de un sistema de denuncias efectivo y accesible, que sancione la vulneración de derechos en el servicio público de transporte, que ha derivado también en la ausencia de una cultura de denuncias y reclamos.

En ese contexto es necesario que el Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz de la Sierra a través de las instancias respectivas promueva procesos de información sobre las contravenciones, que afectan los derechos

¹⁸⁶ Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz, Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, Informe SEMURB C.I. N° 535/2019, de octubre de 2019, Respuesta punto 8.

de las y los usuarios con discapacidad, del servicio público de transporte, así como procedimientos de reclamo accesibles y las sanciones aplicables.

Por otra parte, el GAMSC informó que la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, a través de la Dirección de Transporte y Vialidad conformó el Departamento de Control y Fiscalización, a través del cual se realiza trabajos operativos de lunes a domingo, con el objetivo de mantener el orden, evitar la congestión en la vía y velar por que los espacios públicos establecidos para las personas con discapacidad sean respetados, por turnos de trabajo concentrados en las zonas de mayor conflicto, debido a que los recursos económicos no son suficientes, para contar con 500 servidores públicos municipales, que es lo que requiere la ciudad; y que pese al escaso personal, se conformó un equipo encargado del control de los estándares de calidad y seguridad del transporte público, verificando en cada una de las paradas, actividad que requiere del apoyo de la Dirección Departamental de Tránsito.

Por lo señalado, y considerando la ausencia de registro de denuncias, que abarca denuncias de oficio y sanciones aplicadas, el GAMSC deberá fortalecer los recursos económicos destinados al trabajo de control y supervisión del cumplimiento de la normativa municipal vigente para garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte por personas con discapacidad, bajo procedimientos y/o instrumentos técnicos preestablecidos.

Procesos de información y sensibilización

La normativa municipal, ha previsto como una responsabilidad de la autoridad municipal en transporte, el desarrollo, la promoción y difusión y la educación sobre seguridad vial con temas de relaciones humanas, normas fundamentales del conductor, dirigidos a las y los ciudadanos del Municipio de Santa Cruz de la Sierra.

En ese antecedente, sobre procesos de información y sensibilización, el GAMSC, únicamente hizo conocer que realizó campañas de socialización para las personas con discapacidad, en el marco de la Ordenanza Municipal N°024/2010 y Ordenanza Municipal N° 029/2013, ya referidas, llevadas a cabo en los últimos tres (3) gestiones, 2017, 2018 y 2019. Así también, dio a conocer que en la gestión 2019 habría efectuado la socialización de la página web sobre los requisitos para adquirir roseta de estacionamiento exclusivo en tres oportunidades, de acuerdo al siguiente detalle de fechas y lugares: i. 31 de mayo, en la 3er Anillo, Avenida Mutualista: ii. 2 al 9 de octubre, en el 3er Anillo, Avenida Brasil, y iii. 17 al 19 de octubre de 2019, en el 2do Anillo, Avenida Cristo Redentor¹⁸⁷. Sin embargo, no adjuntó información sobre alcance de los procesos de socialización ni el público al que fue dirigido; así también, es evidente que los contenidos no se encuentran dirigidos para operadores de transporte, respecto al derecho de personas con discapacidad a la accesibilidad al servicio público de transporte en igualdad de condiciones y trato preferente.

La obligación de asistir a cursos de capacitación del operador, debe ser aplicada, y abordarse temáticas sobre poblaciones en situación de vulnerabilidad, dentro de las cuales se encuentran las personas con discapacidad, a fin de que brinden un servicio adecuado, en el marco de la norma y del respeto de los derechos de las y los usuarios.

No obstante lo informado, en virtud del Numeral 2 del Artículo 6 del Reglamento de la Ley Autonómica Municipal General de Movilidad Urbana Integral, Sostenible y Segura, el GAMSC deberá promover programas educación y seguridad vial, ponderando las medidas afirmativas que adoptó para mejorar el acceso de las personas con discapacidad a los servicios públicos de transporte.

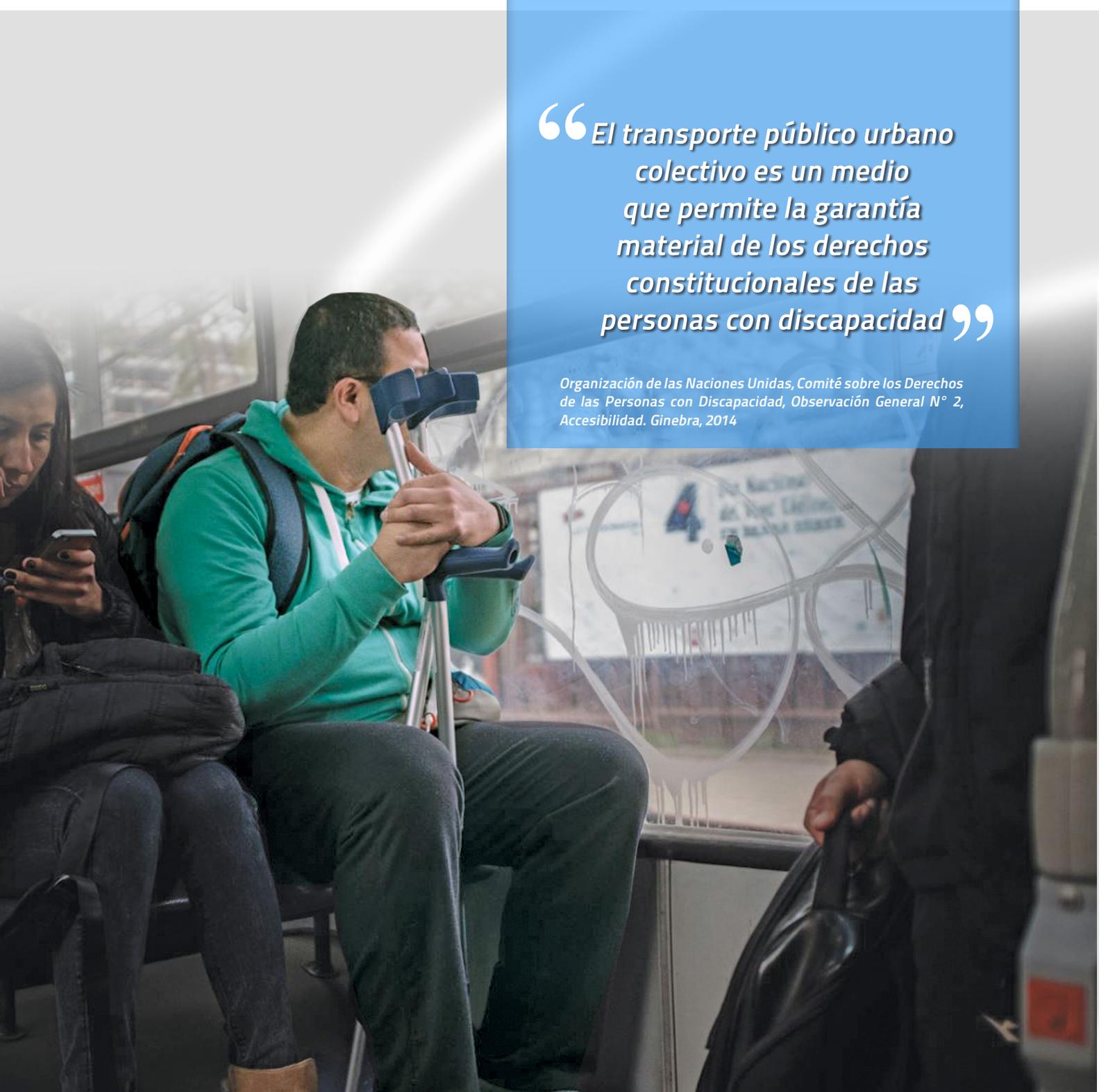
Finalmente, el GAMSC señaló que en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura, contiene evaluaciones y estudios por organismos internacionales, con énfasis en la atención preferente a las personas con discapacidad, los cuales se habrían tomado en cuenta para la ejecución de obras e infraestructura, incluyendo el corredor BTR

¹⁸⁷ Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz, Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, Informe SEMURB C.I. N° 535/2019, de octubre de 2019, Respuesta punto 11.

del primer anillo y para la nivelación de aceras¹⁸⁸; sin embargo dicho Plan no fue remitido de manera íntegra, y como se ha dicho antes, fue informado como “elaborado”, por lo que se desconoce su vigencia y los lineamientos para garantizar el trato respetuoso y preferente a personas con discapacidad y otros, a efectos del ejercicio de su derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte en igualdad de condiciones.



188 Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz, Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, Informe SEMURB C.I. N° 535/2019, de octubre de 2019, Respuesta punto 13.



“El transporte público urbano colectivo es un medio que permite la garantía material de los derechos constitucionales de las personas con discapacidad”

Organización de las Naciones Unidas, Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Observación General N° 2, Accesibilidad. Ginebra, 2014

**4^{ta}
PARTE**

**ANÁLISIS, CONCLUSIONES
Y PLANTEAMIENTOS
DEFENSORIALES**

CUARTA PARTE

ANÁLISIS, CONCLUSIONES Y PLANTEAMIENTOS DEFENSORIALES

1. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

1.1. Desconocimiento de la terminología respetuosa de derechos de las personas con discapacidad y del enfoque social de la discapacidad

La discapacidad ha sido objeto de varios debates y por ello es un concepto que cambia con el tiempo. “En la antigüedad se hablaba de un modelo de prescindencia en el que la causa de la discapacidad tenía origen religioso, se consideraba que las personas con discapacidad eran una carga para la sociedad, sin nada que aportar a la comunidad, se suponía inconveniente el crecimiento y desarrollo de niños y niñas con discapacidad; concebir una persona con discapacidad era el resultado de un pecado cometido por los padres por lo tanto era una vida que no merecía ser vivida y eran sometidos a prácticas eugenésicas como los infanticidios. Durante la edad media se pasó a una etapa de marginación en la que se apelaba a la caridad y la mendicidad.”¹⁸⁹

En los siglos XVIII al XIX, la persona con discapacidad es vista como una persona no evolucionada, “salvaje aún”, carente de las sensibilidades que le ayudan a comprender el mundo y adaptarse en él, en esta etapa disminuyen las medidas, que trataban de borrar todo vestigio de la discapacidad a través de la muerte, pero en su lugar se incrementan las situaciones de abandono, obligando a la apertura en gran número de asilos, reformatorios y manicomios, posteriormente a comienzos del siglo XIX surgen instituciones médicas para tratar la discapacidad como una enfermedad.¹⁹⁰ Es en 1960 cuando las organizaciones de personas con discapacidad comienzan a reflexionar y repensar su situación en el mundo, no desde la discapacidad, sino desde las limitaciones que la sociedad ha impuesto y que no les permiten desarrollarse de manera plena.

En el Preámbulo de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, se reconoce que la discapacidad es un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias

¹⁸⁹ Hernández Ríos, Mónica Isabel. “El Concepto de Discapacidad: De la Enfermedad al Enfoque de Derechos”. Revista CES Derecho Volumen 6 No. 2 (julio – diciembre/ 2015): 46 – 59.

¹⁹⁰ *Ibidem*.

y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.¹⁹¹

Con la finalidad de comprender el concepto de *discapacidad* es importante referirnos a su evolución, desde los modelos o enfoques, médico y social, que fueron los principalmente asumidos para abordar la temática.

El *Modelo Médico de la Discapacidad*, fue un constructo social que concibió a la persona con discapacidad como una persona que requería atención médica y una rehabilitación para su “normalización”, porque consideraba que la discapacidad emergía de una enfermedad, trastorno u otros problemas de salud, por lo que debía permanecer en centros de salud y/o rehabilitación hasta su plena “normalización”, para su reciente integración al medio social.

Su aporte a la sociedad dependerá desde este modelo, del grado de rehabilitación que pueda obtener, dependerá de la normalidad que pueda revestir su situación en comparación con los demás. En este modelo la persona con discapacidad requiere de cuidados clínicos prestados en forma de tratamiento individual, encaminado a conseguir la cura o una mejora del sujeto, o un cambio en él, concentrándose en las consecuencias de la enfermedad. (...) El tratamiento social otorgado en este modelo se basa en una actitud paternalista y caritativa porque las personas con deficiencias tienen menos valor que el resto (...) ¹⁹²

El modelo médico consideraba que la discapacidad era un asunto propio de la persona, por su deficiencia funcional o enfermedad, por ello que se pretendía su “curación” o “normalización”.

En contrario el *Modelo Social de la Discapacidad*, ha permitido desarrollar el concepto actual de la discapacidad, que concibe a la discapacidad como el resultado de la interacción de una persona con deficiencias físicas, mentales, intelectuales, visuales y/o auditivas y las barreras debidas a la actitud y el entorno que impiden su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

A partir de este concepto, se puede identificar dos elementos constitutivos que hacen a la discapacidad, por una parte la condición diversa de la persona (con deficiencias funcionales), y por otra las barreras existentes en el entorno que impiden su desarrollo y participación igualitaria en la sociedad.

El enfoque conceptual denominado modelo social, surge de la reflexión de personas con discapacidad que repensaron su situación en el mundo a través de las barreras que han tenido que superar a lo largo de su vida. “En este modelo la discapacidad ya no es un atributo de la persona, sino el resultado de las relaciones sociales y se resalta la importancia de los aspectos externos y de la dimensión social en la definición y el tratamiento de la discapacidad. Este modelo trajo como consecuencia positiva la influencia en la creación de políticas sociales y legislativas en contra de la discriminación de las personas con discapacidad. Las principales características de este modelo tienen que ver con que las causas de la discapacidad no son religiosas, sino sociales y las limitaciones individuales de las personas no son el problema, sino las limitaciones impuestas por la sociedad. Además que las personas con discapacidad pueden contribuir a la sociedad en la medida que sean incluidas y aceptadas socialmente.”¹⁹³

De acuerdo a Hernández (Hernández, 2015), el enfoque social de la discapacidad busca: a. La adopción de medidas que permitan al mayor nivel posible el ejercicio de la autonomía de la persona con discapacidad; b. Medidas que aseguren la participación de personas con discapacidad en todas las decisiones que les afecten; c. Medidas que garanticen la adaptación del entorno a las necesidades de la persona con discapacidad; y d.

¹⁹¹ Inciso e. del Preámbulo de la CDPD, Ley N° 4024 de 15 de abril de 2009.

¹⁹² Hernández Ríos, Mónica Isabel. “El Concepto de Discapacidad: De la Enfermedad al Enfoque de Derechos”. Revista CES Derecho Volumen 6 No. 2 (julio – diciembre/ 2015): 46 – 59.

¹⁹³ Hernández Ríos, Mónica Isabel. “El Concepto de Discapacidad: De la Enfermedad al Enfoque de Derechos”. Revista CES Derecho Volumen 6 No. 2 (julio – diciembre/ 2015): 46 – 59.

Medidas que aprovechen al máximo las capacidades de la persona, desplazando así el concepto de discapacidad por el de diversidad funcional.

Para las Naciones Unidas (Organización Mundial de Salud, 2011), la discapacidad es una cuestión de derechos humanos ya que las personas con discapacidad sufren de desigualdad, cuando se les niega igualdad de acceso a la atención de salud, empleo, educación o participación política a causa de su discapacidad; también están sujetas a que se viole su dignidad, cuando son objeto de violencia, abuso, prejuicios o falta de respeto; se les niega su autonomía, cuando se las somete por ejemplo a una esterilización involuntaria, cuando se las interna en instituciones contra su voluntad, o cuando se las considera incapaces desde el punto de vista legal a causa de su discapacidad.

En este sentido, en la década de los setenta, ésta organización internacional, comienza a desarrollar y aprobar instrumentos jurídicos que reconocen a las personas con discapacidad como titulares de derechos, en 1971 se adopta la Declaración de los Derechos del Retrasado Mental¹⁹⁴, en 1975 se proclama la Declaración de los Derechos de los Impedidos¹⁹⁵, en 1981 se proclama el Año Internacional de los Impedidos, con la finalidad de promover en la sociedad una mayor inclusión y participación de las personas con discapacidad en la vida social. Finalmente en 2006, la Asamblea General de las Naciones Unidas, aprueba la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo, que en el marco del enfoque social de la discapacidad, establece derechos específicos para esta población.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, da un giro en el paradigma con el que se entendía la discapacidad, situando la cuestión de la discapacidad no en la persona, sino en las circunstancias, los espacios y ambientes que la rodean, entendiendo que la discapacidad se da al momento de enfrentar barreras para la inclusión en la vida en comunidad.¹⁹⁶

Es en ese entendido que la discapacidad es un asunto social, por la interacción de las barreras de la sociedad (barreras físicas, comunicacionales y actitudinales, principalmente). Se puede decir, que el modelo social ya no centra la discapacidad en la persona, ya no considera que la persona deba ser “curada” como ocurría en el modelo médico. El modelo social concibiendo a las barreras del entorno la causa de discapacidad, pretende que la adecuación se centre en las barreras para superarlas y posibilitar la inclusión de las personas con discapacidad.

Este modelo social fue asumido por el Estado boliviano con la ratificación de la Convención sobre los Derechos de Personas con Discapacidad de Naciones Unidas mediante Ley N° 4024¹⁹⁷ y con la promulgación de la Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad¹⁹⁸.

La Ley General para Personas con Discapacidad, en el Artículo 5, define discapacidad y deficiencia, bajo los siguientes términos: a. Discapacidad. Es el resultado de la interacción de las persona con deficiencias de función físicas, psíquicas, intelectuales y/o sensoriales a largo plazo o permanentes, con diversas barreras físicas, psicológicas, sociales, culturales y comunicacionales y b. Deficiencia. Son problemas en las funciones fisiológicas o en las estructuras corporales de una persona. Pueden constituir en una pérdida, defecto, anomalía o cualquier otra desviación significativa respecto a la norma estadísticamente establecida.

Así también la norma señalada reconoce seis tipos de discapacidad, a saber: Física – Motora, Visual, Auditiva, Intelectual, Mental o Psíquica y Múltiple y cuatro grados de discapacidad leve, moderada, grave y muy grave.

¹⁹⁴ Resolución de la Asamblea General 2856 (XXVI), de 20 de diciembre de 1971.

¹⁹⁵ Resolución de la Asamblea General 3447 (XXX) de 9 de diciembre de 1975.

¹⁹⁶ Louise Arbour, la Alta Comisionada de Naciones Unidas para los Derechos Humanos, en el discurso de la entrada en vigor de la Convención dijo: “Esta es una Convención sobre el cambio. La Convención requiere que nos alejemos de un enfoque de la discapacidad basado en la caridad o en un enfoque médico hacia un enfoque basado en los derechos humanos. Estos enfoques y actitudes tradicionales, sin importar cuan bien intencionados puedan ser, consideran a las personas con discapacidad como receptores pasivos de buena voluntad o acciones o como problemas a ser solucionados, o ambos.”

¹⁹⁷ Inciso e) del Preámbulo de la CDPCD, Ley N° 4024, de 15 de abril de 2009

¹⁹⁸ Incisos a) y c) del Artículo 5 de la Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad

Considerando los enfoques o modelos de la discapacidad desarrollados, se puede señalar, a modo de ejemplo, que de una persona con pérdida o limitación auditiva (persona sorda), desde el enfoque médico, se entiende que su discapacidad es la “sordera” o “falta de capacidad de oír”, y desde el enfoque social, se comprende la discapacidad a la interacción entre la deficiencia y las barreras existentes para la comunicación, es decir, que la persona tiene dificultades para comunicarse con el resto de la población que no está preparada para comunicarse mediante la lengua de señas, que es empleada por las personas “sordas”.

Del análisis del desarrollo normativo en materia de transporte inclusivo de personas con discapacidad, en las normas nacionales y subnacionales, así como en los instrumentos propuestos de planificación y en las mismas respuestas oficiales de las entidades públicas, se ha evidenciado que se emplean denominaciones varias como “personas con capacidades diferentes”, “personas con capacidades especiales” y/o “discapacitados y discapacitadas” para referirse a las personas con discapacidad.

De manera específica, el análisis realizado a treinta y dos normas sobre transporte interdepartamental y municipal, permitió evidenciar que, el 59.5% de las mismas contiene una denominación correcta al referirse a personas con discapacidad, el 28.2 % se refiere a la población con discapacidad de manera errónea y el 12.3 % de las normas no se refiere a personas con discapacidad en ninguna de sus partes.

El mismo análisis por entidad que constituye autoridad competente, permitió evidenciar que en el caso del transporte interdepartamental, la norma nacional, es decir la Ley N° 165, y la norma emitida el MOPSV contienen disposiciones en las que se refiere de manera errónea a las personas con discapacidad, y en el caso de la ATT, de cinco normas emitidas dos no se refieren a personas con discapacidad y tres emplean lenguaje respetuoso de derechos humanos; en el caso de las normas emitidas por los gobiernos autónomos municipales objeto de la investigación, se evidenció que i. el 100% de normas emitidas por el GAMLpz emplea lenguaje respetuoso de derechos de las personas con discapacidad, sin embargo, remitió documentos administrativos que contienen lenguaje inapropiado para referirse a esta población, ii. El 33.3 % de las normas analizadas del GAMEA contienen lenguaje respetuoso para referirse a personas con discapacidad y en el mismo porcentaje, es decir, 33.3% de las normas no se refieren a personas con discapacidad y el 33.3 % son normas que se refieren a personas con discapacidad de forma inapropiada, al igual que en parte de los documentos administrativos remitidos; iii. 60% de las normas analizadas del GAMCBBA contiene lenguaje apropiado y 40% de las normas analizadas, al igual que parte de los documentos administrativos remitidos, contiene lenguaje irrespetuoso de los derechos humanos de las personas con discapacidad, y finalmente iv. En el 40% de las normas analizadas emitidas por el GAMSCZ se refieren a las personas con discapacidad de forma apropiada y en el 60% de las normas analizadas, así como en parte de los documentos administrativos referidos, se refieren de forma inapropiada a las personas con discapacidad.

Ésta terminología de personas con capacidades diferentes”, “personas con capacidades especiales” y/o “discapacitados y discapacitadas”, representa una percepción inadecuada de la discapacidad y sobre las personas con discapacidad, que debe ser corregida, para avanzar a una sociedad que respete los derechos, la diversidad y dignidad de dicha población; se puede señalar que la denominación de “personas con capacidades diferentes”, así como “personas con capacidades especiales” y “discapacitados - discapacitadas”, son términos que conciben la discapacidad centrada en la persona, aceptarlos conlleva negar el factor generante de la discapacidad, que son las barreras del entorno, que en consecuencia, derivaría en la no eliminación de éstas barreras y la imposibilidad de lograr su plena inclusión en la sociedad.

En las políticas públicas, planes, programas y proyectos, así como en el desarrollo normativo, para la promoción, protección y defensa de los derechos de las personas con discapacidad, deben concebirse desde el enfoque social de la discapacidad, para avanzar hacia una Bolivia diversa y respetuosa de los derechos humanos; la ausencia de este presupuesto en el accionar del Estado, conlleva a la proyección y aprobación de políticas públicas y normas, basados en un enfoque asistencialista y/o médico de la discapacidad, que ya ha sido superado

y no se encuentra acorde a la Convención sobre Derechos de Personas con Discapacidad, la Constitución Política del Estado y la Ley General para Personas con Discapacidad.

Al respecto, el Tribunal Constitucional Plurinacional en la Declaración Constitucional Plurinacional N° 0077/2017, de Control Previo de Constitucionalidad del Artículo 16 del Proyecto de Estatuto Autonómico de la Nación Monkóxi del Territorio de Lomerío, declaró inconstitucional la denominación de “personas con capacidades diferentes”, referida al señalar “(...) *implementar todas las medidas necesarias para el ejercicio pleno de las libertades y los derechos reconocidos en la Constitución Política del Estado y leyes nacionales, de la niñez, adolescencia, juventud, mujeres, adultos mayores y personas con capacidades diferentes, promoviendo políticas públicas integrales en coordinación con otras entidades territoriales que contribuyan al logro de la justicia social, la equidad de género, la igualdad de oportunidades*” (subrayado propio) debido a que:

“La disposición que precede establece regulación en beneficio de las personas con discapacidad; sin embargo, que de manera inapropiada e inarmónica con la Constitución Política del Estado, hacen referencia a “personas con capacidades diferentes”; situación que conlleva su incompatibilidad constitucional, decisión que también fue asumida en la DCP 0140/2016 de 15 de noviembre, que señaló: “El contenido de dicha disposición responde a la competencia asignada en el art. 302.I.39 de la CPE, consistente en la “Promoción y desarrollo de proyectos y políticas para la niñez y adolescencia, mujer, adulto mayor y personas con discapacidad”; como se advierte, la disposición constitucional, emplea el término “personas con discapacidad” guardando coherencia con los arts. 70, 71 y 72 de la CPE, los que a su vez responden a la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad que entró en vigencia, el 13 de diciembre de 2006, instrumento que tiene como objeto la promoción, protección y asegurar del goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales a todas las personas con discapacidad, sean hombres o mujeres, niñas, niños, adolescentes o de tercera edad. Jurídicamente, la denominación de “personas con discapacidad” incluye a aquéllas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo, que al interactuar con diversas barreras, puedan imposibilitar su participación efectiva en la sociedad; en las mismas situaciones que el resto de las personas; en esa misma línea, el Art. 5 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, se refiere a la igualdad y no discriminación, del cual se deduce que todas las personas con deficiencias físicas y mentales, son iguales ante la ley, por lo que se prohíbe toda forma de discriminación por motivos de discapacidad; además de generar una obligación para los Estados, el de adoptar medidas tendientes a asegurar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad en condiciones de igualdad.

Como se advertirá, instrumentos internacionales específicos a los derechos de las “personas con discapacidad” y la propia Constitución Política del Estado, emplean esta denominación; consiguientemente, no es permisible el uso de una denominación distinta a la empleada por la Norma Suprema y por normativa internacional, ya que el uso de la denominación de “personas con capacidades diferentes” implica la creación de un nuevo grupo social, con características distintas a las “personas con discapacidad”. Ahora bien, evidentemente el análisis de la jurisprudencia desarrollada parte de una competencia exclusiva de los gobiernos municipales, pero debe tenerse en cuenta que por mandato del art. 303.I de la CPE, los gobiernos autónomos de las AIOC asumirán las competencias municipales; consiguientemente, corresponde declarar la incompatibilidad constitucional de las frases: “...PERSONAS CON CAPACIDADES DIFERENTES” en el epígrafe de la Sección III del Capítulo III y “... personas con capacidades diferentes...” en el art. 16; debiendo reemplazarse la denominación observada.

De la recopilación textual de la parte pertinente de la Declaración Constitucional Plurinacional N° 0077/2017, el Artículo 16 del Proyecto del Estatuto Autonómico referido fue declarado inconstitucionalidad debido al inadecuado término de “personas con capacidades diferentes” que empleó para referirse a las personas con discapacidad y que el uso de la denominación de “personas con capacidades diferentes” implicaría la creación de un nuevo grupo social, con características distintas a las personas con discapacidad.

Al respecto, las Observaciones Finales al Informe Inicial del Estado Boliviano, efectuadas por el Comité sobre Derechos de Personas con Discapacidad, ha señalado como una de sus preocupaciones “los pocos esfuerzos por divulgar los derechos de las personas con discapacidad, y lamenta que funcionarios públicos se expresen de manera denigrante e irrespetuosa de las personas con discapacidad”¹⁹⁹, aspecto que ha generado una recomendación específica sobre emprender programas de concientización acerca de los derechos de las personas con discapacidad, dirigidos a los que diseñan las políticas y demás funcionarios y servidores públicos y la sociedad boliviana en general, que fomente el pleno respeto de la dignidad de las personas con discapacidad.

En ese antecedente, es imprescindible que las normas emitidas por el Estado Plurinacional de Bolivia, en los diferentes niveles de gobierno, así como los documentos administrativos emitidos por las instituciones públicas, adecuen la terminología para referirse apropiadamente a las personas con discapacidad, en respeto a su identidad y dignidad, y se prevea en adelante, procesos de información a las y los servidores públicos, sobre el enfoque social de la discapacidad, para comprender la importancia de brindar y asignar una denominación respetuosa de derechos a la población con discapacidad.

1.2. Derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad al servicio público de transporte

Accesibilidad, barreras, diseño universal y ajustes razonables

La accesibilidad en el sistema jurídico boliviano fue adoptada desde una doble dimensionalidad, como principio y derecho. La accesibilidad como principio fue acogida por la CDPCD para que los Estados adopten medidas pertinentes que aseguren el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, la información, las comunicaciones, el transporte y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales, a fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida²⁰⁰.

La accesibilidad como derecho fue asumida por la Ley General para Personas con Discapacidad, estableciendo que las personas con discapacidad tienen el derecho a gozar de condiciones de accesibilidad que les permitan utilizar la infraestructura y los servicios de las instituciones públicas, privadas, espacios públicos, medios y sistemas de comunicación, tecnología y el transporte, para su utilización y disfrute de manera autónoma con independencia de su condición de discapacidad²⁰¹.

De ambas concepciones se puede establecer que la accesibilidad constituye el conjunto de características de las infraestructuras, del urbanismo, los edificios, establecimientos e instalaciones, el transporte o las comunicaciones que permiten a cualquier persona su utilización y disfrute, constituyendo una condición previa indispensable para garantizar el derecho de las personas con discapacidad a la igualdad de oportunidades en todos los ámbitos de la vida política, económica, cultural y social.

Considerando los argumentos y concepción del modelo social de la discapacidad, ésta es el producto o resultado de la interacción de la persona con su medio, “con su medio físico y social: la cantidad de discapacidad que una persona experimenta está en función de la interacción de esa persona con el entorno en que se desenvuelve”²⁰².

La accesibilidad puede entenderse en relación con tres formas básicas de actividad humana: circulación o movilidad, comunicación y comprensión; las tres están sujetas a limitaciones como consecuencia de la existencia de barreras. “Todos, según sean nuestras capacidades funcionales o mentales, tropezamos con barreras en

¹⁹⁹ OFIIEPB, Números 19 y 20

²⁰⁰ Inciso f) del Art. 3 y Art. 9 de la CDPCD.

²⁰¹ Art. 17 de la Ley N° 223, de 2 de marzo de 2012.

²⁰² Alonso, G. (2016). La accesibilidad en evolución: la adaptación persona-entorno y su aplicación al medio residencial en España y Europa. Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona. Pág. 52

nuestra capacidad de movimiento, en nuestras comunicaciones o fuentes de información, y en nuestro alcance de comprensión de mensajes, instrucciones, instrumentos o sistemas (...). Los efectos de dichas barreras pueden llegar incluso a la exclusión social, a la discapacitación, a la estigmatización y a agravios psicológicos para las personas afectadas”.²⁰³

Cuando los entornos, productos y servicios se han diseñado, construido y/o estructurado a la medida y/o nivel de lo denominado “promedio” o la “normalidad” física, mental y funcional, y no en función de las necesidades, diferencias, capacidades y funciones de todas las personas, surgen las “barreras” que dificultan el desarrollo de las actividades tales como caminar por la calle, cruzar una avenida, tomar un transporte público, pedir información, solicitar un servicio, entre otras.

En ese entendido, hablar de accesibilidad es referirse a cómo superamos las **barreras** del entorno con las que atraviesan las personas con discapacidad, en la vida diaria.

Las barreras se entienden como cualquier impedimento u obstáculo que limita o impide el acceso, utilización, disfrute, interacción y comprensión de manera normalizada, digna, cómoda y segura de cualquier espacio, equipamiento y/o servicio; las barreras son factores del entorno físico y/o social de una persona con discapacidad que, en su ausencia o presencia, limitan la funcionalidad y obstaculizan su libre desenvolvimiento; pueden deberse a actitudes, lenguaje, cultura, organización de servicios de apoyo, arquitectura, relaciones de poder y estructuras en la sociedad²⁰⁴; estas barreras, según ámbitos, son:

- i. Barreras físicas, son obstáculos estructurales en entornos naturales o hechos por el hombre, los cuales impiden o bloquean la movilidad (desplazamiento por el entorno) o el acceso²⁰⁵ se encuentran cuando las personas con discapacidad se movilizan en espacios públicos y privados.
- ii. Barreras comunicacionales o en la información, que limitan o impiden transmitir y/o recibir lo que desean comunicar. Son las que experimentan las personas que tienen discapacidades que afectan la audición, el habla, la lectura, la escritura o el entendimiento, y que usan maneras de comunicarse diferentes a las utilizadas por las personas sin discapacidad. Ello no necesariamente debe estar relacionada con la lengua de señas, puede referirse también al sistema braille, lenguaje sencillo, voz digitalizada, lenguaje escrito, entre otros.²⁰⁶
- iii. Barreras actitudinales, representadas por las actitudes negativas hacia la discapacidad, como son los prejuicios, el acoso, maltrato, menosprecio, la discriminación, el bullying, entre otros. Contribuyen a otras barreras; incluyen estereotipos que asumen que las personas que tienen discapacidades tiene una calidad de vida mala o que no están sanos debido a sus deficiencias; estigma y prejuicio de ver la discapacidad como una tragedia personal, como algo que se tiene que curar o prevenir, como un castigo por haber hecho algo malo, o como una indicación de la falta de capacidad para comportarse en sociedad del modo que se espera.²⁰⁷

Las personas con discapacidad, se enfrentan a los tres tipos de barreras señaladas, en el servicio público de transporte: i. Las barreras físicas, que constituyen todo obstáculo o impedimento en cualquier sistema de movilidad o transporte público, por estar diseñado en función de los valores antropométricos y funcionales de “normalidad” pueden presentarse a partir de dos ámbitos, desde el entorno como las paradas o estaciones inaccesibles y desde el diseño de los vehículos inaccesibles, es decir, sin condiciones técnicas de accesibilidad

²⁰³ HELIOS, Equipo expertos Helios (1995). Social Integration. Annual Report. Bruselas.

²⁰⁴ Comisión de política gubernamental en materia de DDHH.(S.f). Glosario de términos sobre discapacidad. México. (Pág. 4 y 5)

²⁰⁵ Centros para el Control y la Prevención de las Enfermedad CDC, Sección Inclusión, Acápita La Discapacidad y la Salud, Obstáculos en la Participación, barreras físicas. <https://www.cdc.gov/ncbddd/spanish/disabilityandhealth/disability-barriers.html>

²⁰⁶ Artículo 2 de la CDPCD. Definiciones, Comunicación.

²⁰⁷ Centros para el Control y la Prevención de las Enfermedad CDC, Sección Inclusión, Acápita La Discapacidad y la Salud, Obstáculos en la Participación, barreras de actitud. <https://www.cdc.gov/ncbddd/spanish/disabilityandhealth/disability-barriers.html>

para personas con discapacidad; ii. Las barreras comunicacionales más comunes que podrían presentarse son operadores, conductores y asistentes que no puedan recepcionar información básica sobre saludos, costos de pasaje, paradas, entre otros, en lengua de señas empleada por las personas con discapacidad auditiva, como vídeos o información audiovisual que no tenga subtítulos, así como difusión de mensajes escritos impresos que no puedan ser percibidos por las personas con discapacidad visual, información con lenguaje complejo y frases largas que no pueden ser comprendidas por personas con discapacidad intelectual, entre otras que impidan la comunicación efectiva de las personas con discapacidad; y iii. Las barreras actitudinales pueden presentarse en el trato del operador, conductor o asistente que considera a una persona con discapacidad como dependiente, que requiere vehículos especiales, actitudes despectivas y piadosas por el conductor y otros pasajeros, relacionar la discapacidad con la pobreza y en consecuencia la posible negación del servicio por creer que no cuentan con recursos para el pago de tarifa, y otras formas de actuar y pensar de que las personas con discapacidad no deberían hacer uso de los servicios públicos de transporte. Las barreras actitudinales y comunicacionales, se abordan desde diferentes ámbitos, como la educación, sensibilización y concienciación sobre los derechos de las personas con discapacidad.

En ese antecedente, respecto a la accesibilidad física/barreras físicas, a la luz de la CDPD, el accionar del Estado, no debe limitarse a la supresión de barreras, para alcanzar la accesibilidad universal, sino más bien, debe considerar los conceptos contenidos en el instrumento internacional, sobre diseño universal y ajustes razonables, que permiten comprender la importancia de construir y estructurar un entorno teniendo en cuenta las diferentes necesidades de las personas, dejando de lado patrones o modelos únicos.

En este contexto, existen dos grandes estrategias para garantizar la accesibilidad universal, mencionadas por Rafael de Asís: en primer término, el diseño universal conforme al criterio establecido por la CDPD, que se refiere a la actividad por la que se conciben o proyectan, desde el origen y siempre que ello sea posible, los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos e instrumentos, herramientas y dispositivos para hacer comprensibles, utilizables y aplicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, y de la forma más autónoma y natural posible; en segundo lugar, los ajustes razonables, que son medidas de adecuación del ambiente físico-social y actitudinal a las necesidades específicas de las personas con discapacidad que, de forma eficaz y rápida, facilitan la accesibilidad o participación de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones que el resto de los ciudadanos²⁰⁸.

El *Diseño Universal*, está definido en la CDPCD como “el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El “diseño universal” no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten.”²⁰⁹

El diseño universal nos permite simplificar la realización de cualquier tarea cotidiana a través de productos, servicios y entornos que puedan utilizarse sin esfuerzo y sean más sencillos de usar por todas las personas; favorece a todas las personas de todas las edades y capacidades. Los principios del diseño universal, se describen a continuación:

²⁰⁸ Rafael De Asís Roig, “Sobre el Concepto de Accesibilidad Universal” (2014), Instituto de Derechos Humanos Bartolomé de las Casas, UC3M.

²⁰⁹ Artículo 3 de la CDPCD

Principios	Definición	Pautas
1. Igualdad de uso	El diseño debe ser fácil de usar y adecuado para todas las personas, independientemente de sus capacidades y habilidades.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proporciona las mismas formas de uso para todos: idénticas cuando sea posible, equivalentes cuando no. ▪ Evita segregar o estigmatizar a cualquier usuario. ▪ Todos los usuarios deben de contar con las mismas garantías de privacidad y seguridad. ▪ Que el diseño sea agradable para todos.
2. Flexibilidad	El diseño se acomoda a una amplia gama y variedad de capacidades individuales. Acomoda alternativas de uso para diestros y zurdos.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Permite escoger el método de uso. ▪ El acceso y uso se adapta a la mano derecha o izquierda. ▪ Se adapta a la precisión y exactitud de los usuarios. ▪ Se adapta al ritmo de los usuarios.
3. Uso simple y funcional	El diseño debe ser fácil de entender independiente de la experiencia, conocimientos, habilidades o nivel de concentración del usuario. Elimina complejidad innecesaria. El diseño es simple en instrucciones e intuitivo en el uso.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elimina la complejidad innecesaria. ▪ Cumple las expectativas y la intuición del usuario. ▪ Se adapta a un amplio rango de habilidades culturales y de lenguaje. ▪ La información está ordenada en función de su importancia. ▪ Genera avisos e información útil durante y después de finalizar la tarea.
4. Información comprensible	El diseño debe ser capaz de intercambiar información con el usuario, independiente de las condiciones ambientales o las capacidades sensoriales del mismo. Utiliza distintas formas de información (gráfica, verbal, táctil). Proporciona el contraste adecuado entre la información y sus alrededores (uso del color), y dispositivos o ayudas técnicas para personas con limitaciones sensoriales.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utiliza diferentes modos (táctil, sonoro, escrito, pictográfico) para presentar la información esencial. ▪ Dota de suficiente contraste entre la información esencial y el entorno ▪ Permite la compatibilidad entre los diferentes dispositivos y adaptaciones utilizados por las personas con problemas sensoriales.
5. Tolerancia al error	El diseño reduce al mínimo los peligros y consecuencias adversas de acciones accidentales o involuntarias. Dispone los elementos de manera tal que se reduzcan las posibilidades de riesgos y errores (proteger, aislar o eliminar aquello que sea posible riesgo). Minimiza las posibilidades de realizar actos inconscientes que impliquen riesgos.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ordena y distribuye los elementos de modo que se minimice el riesgo y los errores. Los elementos más usados se dispondrán de forma más accesible, los elementos peligrosos serán eliminados, aislados o protegidos. ▪ Facilita avisos de peligro o error. ▪ Facilita elementos de seguridad ante fallos. ▪ Disuade de la realización de acciones inconscientes en tareas que requieren atención.

6. Bajo esfuerzo físico	El diseño debe poder ser usado eficazmente y con el mínimo esfuerzo posible. Permite al usuario mantener una posición neutral del cuerpo mientras utiliza el elemento. Minimiza las acciones repetitivas y el esfuerzo físico sostenido.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Debe permitir al usuario mantener una posición natural del cuerpo. ▪ Minimiza las acciones repetitivas. ▪ Minimiza los esfuerzos físicos continuados.
7. Dimensiones apropiadas	Los tamaños y espacios deben ser apropiados para el alcance, manipulación y uso por parte del usuario, independientemente de su tamaño, posición o movilidad. Otorga una línea clara de visión y alcance hacia los elementos, para quienes están de pie o sentados. Adapta opciones para asir elementos con manos de mayor o menor fuerza y tamaño.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Facilita un amplio campo de visión de los elementos importantes para cualquier usuario, independientemente de que esté asentado o de pie. ▪ Permite el alcance de todos los componentes de forma cómoda independientemente de la posición. ▪ Facilita el espacio adecuado para el uso de ayudas técnicas o de asistente personal.

Fuente: Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Arquitectura y Urbanismo, Fundación ONCE, 2011. Página 20

“La aplicación estricta del diseño universal debe ser a todos los nuevos bienes, productos, instalaciones, tecnologías y servicios debe garantizar un acceso pleno, en pie de igualdad y sin trabas a todos los consumidores potenciales, incluidas las personas con discapacidad, de una manera que tenga plenamente en cuenta su dignidad y diversidad intrínsecas. Debe contribuir a la creación de una cadena sin restricciones que permita a una persona desplazarse de un espacio a otro, y también dentro de un espacio en particular, sin barreras. Las personas con discapacidad y demás usuarios deben poder desplazarse por calles sin barreras, entrar en vehículos accesibles de piso bajo, acceder a la información y la comunicación y entrar en edificios de diseño universal y desplazarse dentro de ellos, recurriendo a ayudas técnicas y asistencia humana o animal en caso necesario. El diseño universal no elimina automáticamente la necesidad de ayudas técnicas. (...)”²¹⁰; por lo que en casos particulares cuando el diseño universal no sea suficiente para garantizar la accesibilidad a determinadas personas con discapacidad, se deberá efectuar ajustes razonables.

Se entiende por *ajustes razonables* a las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales.²¹¹

Al respecto el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, ha señalado que la accesibilidad se relaciona con grupos de personas, mientras que los ajustes razonables se refieren a casos individuales. Esto significa que la obligación de proporcionar accesibilidad es una obligación *ex ante*. Por tanto, los Estados tienen la obligación de proporcionar accesibilidad antes de recibir una petición individual para entrar en un lugar o utilizar un servicio. Las normas de accesibilidad deben ser amplias y uniformes. En el caso de las personas con deficiencias raras que no se tuvieron en cuenta al elaborar las normas de accesibilidad o que no utilizan los modos, métodos o medios previstos para garantizar la accesibilidad (no leen Braille, por ejemplo), incluso la aplicación de las normas de accesibilidad puede ser insuficiente para garantizarles el acceso. En tales casos, pueden aplicarse ajustes razonables²¹². De igual forma, el citado Comité refiere que, la obligación de realizar

²¹⁰ Organización de las Naciones Unidas, Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Observación General N° 2 Artículo 9, Ginebra 2014

²¹¹ Artículo 2 de la CDPCD

²¹² Organización de las Naciones Unidas, Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Observación General N° 2 - Artículo 9 Accesibilidad, Ginebra 2014, Numeral 25

ajustes razonables es una obligación *ex nunc*, lo que significa que estos son exigibles desde el momento en que una persona con una deficiencia los necesita en una determinada situación (...) ²¹³.

El servicio público de transporte

El transporte facilita el acceso a otros bienes y oportunidades, por lo que tiene un impacto relevante en la calidad de vida de las personas. La accesibilidad a bienes, servicios y oportunidades es clave para el bienestar de las personas y, por ese motivo, convierte al transporte público en una política social similar a muchas otras de mayor “tradición”, como la salud o la educación. A diferencia de otros medios de transporte, el transporte público es el más económico para las y los usuarios.

El transporte público urbano colectivo es un medio que permite la garantía material de los derechos constitucionales de las personas con discapacidad. Esta forma de transporte es un elemento determinante en las ciudades contemporáneas para garantizar el acceso y la materialización del derecho a la libertad de locomoción, pero también de los derechos al trabajo, a la salud, a la educación, a la cultura, la recreación, el deporte, a la libertad individual, y en general a llevar una vida digna. ²¹⁴

El transporte público y el derecho a la movilidad por el territorio nacional son condiciones necesarias para que se puedan materializar otros derechos que garantizan una vida digna, por ejemplo, el trabajo, la educación, la salud, la recreación y el acceso a la cultura, entre otros. ²¹⁵ El Estado tiene la obligación de garantizar el servicio público de transporte en el marco de los principios de universalidad, accesibilidad, continuidad, calidad y equidad ²¹⁶.

Se denomina transporte al traslado de un lugar a otro de personas y carga a través de unidades motorizadas debidamente autorizadas ²¹⁷ que pueden ser efectuadas mediante las modalidades aérea, acuática, ferroviaria y terrestre. Las clases de transporte son: Transporte Público y Transporte Privado. El transporte público, es aquel que tiene como propósito general satisfacer las necesidades que originan prestaciones dirigidas a las usuarias y los usuarios individualmente o en su conjunto, que son de interés público y sirven al bien común ²¹⁸.

Según el ámbito territorial, el servicio público de transporte automotor terrestre de pasajeros se clasifica en ²¹⁹: a. Servicio Público de Transporte Automotor Terrestre Internacional de Pasajeros; b. Servicio Público de Transporte Automotor Terrestre Interdepartamental de Pasajeros. c. Servicio Público de Transporte Automotor Terrestre Interprovincial e Intermunicipal de Pasajeros y d. Servicio Público de Transporte Automotor Terrestre Urbano de Pasajeros.

Se entiende como a. Transporte Automotor Terrestre Interdepartamental de pasajeros y/o carga, al servicio de transporte que tiene origen en un departamento y destino en otro, pudiendo en su trayecto atravesar más de un departamento pero sin salir del territorio nacional y b. Transporte Automotor Terrestre Urbano de pasajeros, al servicio de transporte que tiene origen y destino dentro de un mismo municipio ²²⁰.

El transporte accesible, es aquel sistema o modalidad de transporte planeado, proyectado, construido, rehabilitado y operado conforme a los criterios de Accesibilidad Universal, de forma que pueda ser utilizado en condiciones

²¹³ Organización de las Naciones Unidas, Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Observación General N° 2 - Artículo 9 Accesibilidad, Ginebra 2014, Numeral 26

²¹⁴ Organización de las Naciones Unidas, Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Observación General N° 2, Accesibilidad. Ginebra, 2014. Pág. 2.

²¹⁵ PALACIOS, Agustina. El Modelo social De discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Madrid: CERMI, 2008. Pág. 172.

²¹⁶ Artículo 6 de la Ley N° 165 e Inciso i. del Artículo 70 del D.S. N° 29894

²¹⁷ PALACIOS, Agustina. El Modelo social De discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Madrid: CERMI, 2008. Pág. 172.

²¹⁸ Artículo 75, Ley N° 165, General de Transporte.

²¹⁹ Artículo 241 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

²²⁰ Artículo 249 y 256 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

de seguridad, comodidad y autonomía por cualquier persona, tenga o no reducción en sus posibilidades de movilidad o libre acceso.²²¹

Las barreras en el transporte son todos aquellos obstáculos que impiden o dificultan la utilización de un determinado sistema de transporte en condiciones de seguridad, comodidad y autonomía para la generalidad de posibles usuarios. Las barreras pueden presentarse en las instalaciones fijas, en los vehículos o en el vínculo entre ambos, así como en los sistemas de infraestructuras y comunicaciones.²²²

En esa misma línea, el transporte inclusivo de personas con discapacidad es aquel sistema o modalidad de transporte planeado, proyectado, construido, rehabilitado y operado conforme a los criterios de Accesibilidad Universal, que permiten su utilización en condiciones de igualdad y autonomía por cualquier persona con discapacidad visual, auditiva, física-motora, intelectual, mental o psíquica y múltiple.

La Constitución Política del Estado, ha determinado competencias exclusivas sobre transporte a los diferentes niveles de gobierno, en el caso del transporte interdepartamental al nivel central del Estado y en el caso del transporte urbano al nivel municipal; lo que significa, que cada nivel de gobierno tiene atribuciones para legislar, reglamentar y ejecutar sobre la materia²²³.

El servicio de transporte público interdepartamental terrestre se desarrolla por operadores de transporte privados, mediante buses; en el caso del transporte público urbano terrestre, se desarrolla mediante buses, microbuses, minibuses y taxis que se brinda por operadores de transporte autorizados, y en el caso de los municipios de La Paz y El Alto, también mediante servicios de transporte de administración directa con tarifas diferenciadas de Bs. 1.50²²⁴ y Bs. 0.00²²⁵, respectivamente, que consideran condiciones de accesibilidad a personas con discapacidad. Así también, es oportuno resaltar, que el Departamento de La Paz, cuenta con el servicio público de transporte por cable, que constituye un servicio de transporte que reúne condiciones de accesibilidad física para personas con discapacidad y otorga un 50% de descuento de pasajes, para personas que cuentan con carnet de discapacidad y tarjeta preferencial “Mi Teleférico”²²⁶.

Ausencia de normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad en el servicio público de transporte interdepartamental y urbano

De acuerdo al análisis del desarrollo normativo y el diseño y aprobación de instrumentos de planificación, para garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte interdepartamental y urbano de las personas con discapacidad, se ha evidenciado que el derecho y principio a la accesibilidad establecido en la CDPCD y Ley N° 223, han sido recogidos en la norma nacional sobre transporte, es decir la Ley N° 165, y las normas emitidas por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte, y los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz, El Alto y Santa Cruz; en el caso de Cochabamba, la norma municipal preconstitucional que rige el transporte, no contempla el principio de accesibilidad, únicamente se incorpora el mismo en la Ley Municipal N° 193/2017, del Servicio de Transporte Escolar Gratuito para Niñas, Niños y Adolescentes con Discapacidad y su reglamento aprobado mediante Decreto Municipal N° 092/2017. Es decir, que la autoridad competente en materia de transporte interdepartamental contempla en la normativa que regula la materia, los principios que garantizan la accesibilidad al servicio de transporte público a las personas con discapacidad, y en el caso del transporte público urbano, el 75% de autoridades competentes ha establecido en sus normas municipales el principio de accesibilidad y el 25% de

²²¹ Manual Para un Entorno Accesible, Ciudad de Madrid España, Año 2005

²²² Manual Para un Entorno Accesible, Ciudad de Madrid España, Año 2005

²²³ Numeral 2, Parágrafo I de la Constitución Política del Estado

²²⁴ http://www.lapazbus.bo/preguntas_frecuentes/. Visitado 23 de diciembre de 2019.

²²⁵ Gobierno Autónomo Municipal de El Alto, Resolución Administrativa N° 04/2015.

²²⁶ Servicio Transporte por Cable urbano, administrado por la Empresa Pública Estatal Mi Teleférico. También cuenta con una línea turística en el Departamento de Oruro. Mi teleférico. Un Instrumento de Cambio para los Bolivianos, Memoria Institucional 2017 – 2018.

las autoridades competentes no ha regulado este principio fundamental para garantizar la accesibilidad para personas con discapacidad.

El Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional y Comité Nacional de la Personas con Discapacidad han informado que el proyecto de ley sobre Accesibilidad Universal contempla el ámbito de transporte, y que tiene por objeto generar disposiciones sobre la elaboración, aprobación e implementación de planes, guías y lineamientos generales en los diferentes Órganos y niveles del Estado que permitan crear las condiciones de accesibilidad universal entre otros, en el transporte público; al respecto, conforme al análisis realizado, si bien en el marco de la normativa vigente, el Estado mediante los tres niveles de gobierno responsables del ámbito de transporte, tienen la obligación de brindar el servicio en condiciones de accesibilidad, el proyecto de norma, previo análisis sobre marco competencial, alcance y otros de forma, constituiría una norma específica, que a la luz de las obligaciones internacionales del Estado, fortalecería la promoción, protección y defensa de los derechos de las personas con discapacidad.

En el Transporte Interdepartamental, bajo responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda como autoridad de transporte y de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes como autoridad regulatoria, si bien se han desarrollado normas y estándares técnicos, los mismos no contemplan en el marco del derecho a la accesibilidad, características a cumplir sobre diseño universal, que permitan acceder al servicio público de transporte. Al respecto, la norma nacional sobre transporte, establece la obligación general de cumplir parámetros y estándares técnicos a ser definidos por la autoridad y una infracción específica por su incumplimiento; sin embargo, estas disposiciones no se han desarrollado en los reglamentos emitidos por las autoridades de transporte como obligación, infracción ni como requisito para la autorización de prestación del servicio.

En particular, cabe señalar que la entidad ministerial tiene la obligación específica de emitir normativa sobre accesibilidad para personas con discapacidad en el transporte, conforme a lo dispuesto en el Artículo 33 del Decreto Supremo N° 1893, y que considerando lo dispuesto en el Parágrafo III del Artículo 34 de la Ley N° 165, los parámetros y estándares técnicos y de calidad para la prestación de los servicios de transporte, establecidos por la autoridad competente del nivel central, servirían de referencia para que los gobiernos autónomos departamentales y municipales ajusten la calidad en la prestación de los servicios de transporte en el ámbito de su jurisdicción, por lo que este vacío normativo, ha incidido de forma negativa en el desarrollo normativo del transporte público urbano. Así también, se ha evidenciado la ausencia de normas técnicas en el transporte, en la Guía Nacional de 17 Normas Boliviana sobre “Accesibilidad de las Personas con Discapacidad al Medio Físico”, emitida por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

Adicionalmente, se evidencia la ausencia de una directriz sobre condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad desde el Consejo Sectorial de Transporte, como instancia de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno responsables, liderizada por el Viceministerio de Transporte dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en el marco de sus atribuciones expresas de proyectar normas de alcance nacional en la modalidad de transporte terrestre de pasajeros y compatibilizar normativa nacional y subnacional.

En el caso del transporte urbano, del análisis realizado se evidenció que las normas municipales no establecen de manera imperativa que las unidades de transporte deban reunir condiciones de accesibilidad que permitan el acceso de las personas con discapacidad al servicio, salvo el GAM de Santa Cruz que en el caso de transporte colectivo de tipo Microbús y Bus de 30 a 59 pasajeros determinó la obligatoriedad de que estos vehículos cuenten con accesibilidad universal sin considerar al menos cupos en otras modalidades con vehículos de menor capacidad, y en el GAM de La Paz que establece que un cupo de los vehículos autorizados cuenten con condiciones de accesibilidad de acuerdo a reglamentación que no ha sido emitida hasta la fecha.

Si bien en las normas municipales analizadas, se dispone que se deben cumplir con condiciones técnicas de manera general, únicamente en el GAM Santa Cruz, constituye una infracción y requisito a verificar para la

autorización o concesión del servicio; sin embargo, en ningún caso se han desarrollado las normas técnicas de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad que permitan su atención, y en consecuencia no se cuenta con registro de denuncias de incumplimiento al respecto.

En ese entendido, la información analizada, permite concluir que la autoridad competente en transporte interdepartamental (100%) y el 100% de autoridades competentes en transporte urbano objeto de la investigación (GAMPLPZ, GAMEA, GAMCBBA y GAMSCZ), no han emitido hasta la fecha normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad en el servicio público de transporte. La autoridad competente en transporte interdepartamental y 50% de las autoridades competentes municipales objeto de la investigación, no contemplan en sus normas la obligación de cumplir con condiciones de accesibilidad para brindar el servicio de transporte público urbano autorizado o de forma indirecta, el 25% establece la obligatoriedad en una modalidad de transporte y 25% ha regulado que un cupo de vehículos autorizados contemple condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, a su vez, en el transporte interdepartamental se ha establecido como contravención el incumplimiento de normas técnicas de forma general y el 75% de los municipios objeto de la investigación no desarrollaron disposiciones sobre infracciones y sanciones ante incumplimiento de normas técnicas.

En el caso del servicio de transporte público brindado de por el GAM de La Paz y GAM de El Alto, cabe resaltar que se ha dispuesto e implementado buses con accesibilidad para personas con discapacidad, es decir el 50% de las entidades competentes en transporte urbano objeto de la investigación; y que el GAM de Cochabamba y el GAM de Santa Cruz han informado que los servicios de transporte público urbano masivo en proyección, brindarán condiciones de accesibilidad a las personas con discapacidad.

Sin embargo, la ausencia de regulación expresa sobre la obligatoriedad de que los vehículos de servicio público indirecto cuenten con condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad en el marco del diseño universal y la ausencia de normas técnicas al respecto, en el 100% de las entidades competentes en transporte interdepartamental y urbano objeto de la investigación, posibilita que el servicio se preste con vehículos inaccesibles para dicha población, negándoles el acceso y afectando a su libre movilidad o circulación, garantizada en el Artículo 20 de la CDPCD, el Artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y el Artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. De ahí que el servicio podría considerarse exclusivo para las personas sin discapacidad, desnaturalizando el servicio público de transporte como tal, que debe responder a las necesidades o requerimientos de movilidad de todas y todos los usuarios.

Ante esa circunstancia, es necesario ponderar que la accesibilidad es esencial para el ejercicio de otros derechos, por ello se comprende que es un concepto multidimensional que debe considerar la inclusión social de las personas con discapacidad, representa una mayor calidad de vida y unas mejores oportunidades para su desarrollo²²⁷.

Este principio, como se mencionó líneas arriba, implica la obligatoriedad para que el servicio sea prestado en condiciones adecuadas y necesarias para el acceso de las personas con discapacidad. En tal contexto, las entidades competentes del transporte interdepartamental y urbano, al haber adoptado los principios de universalidad y accesibilidad, o aplicarse de forma supletoria la Ley N° 165, se encuentran obligadas a asegurar a la población en general, particularmente a las personas con discapacidad, el acceso al servicio con todas las condiciones necesarias y bajo estándares de calidad y seguridad.

La accesibilidad se entiende como un concepto amplio, relacionado con las posibilidades reales que tienen las personas con algún tipo de discapacidad para participar activamente en los escenarios públicos y sociales, y para disfrutar plenamente de los diferentes bienes y servicios ofrecidos a la población general.

227 OSPINA RAMÍREZ, Mario Andrés (2010). Discapacidad y sociedad democrática. Revista Derecho del Estado, 24, 143-164. Consultado en <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/derest/article/view/439>

Al respecto, la CDPCD, al definir la accesibilidad como una condición necesaria para que las personas con discapacidad puedan vivir de una manera independiente, y disfrutar de los bienes y servicios en igualdad de condiciones, también refiere la obligación de los Estados de diseñar medidas para garantizar la aplicación estricta del diseño universal a todos los bienes, productos, instalaciones, tecnologías y servicios²²⁸.

Desde el enfoque social de la discapacidad, se reconoce que las personas con discapacidad debido a las barreras del entorno a las que se enfrenta la persona, tienen restringida o menoscabada su participación, por ello que la infraestructura, espacios públicos y los servicios tengan que estar diseñados para el uso y disfrute de las personas con discapacidad con autonomía al igual que las demás personas, es decir que los bienes y servicios deben contar con condiciones de accesibilidad.

La Observación General N° 2 sobre el Artículo 9: Accesibilidad del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, señala que “La accesibilidad es una condición previa para que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en la sociedad en igualdad de condiciones. Sin acceso al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, las personas con discapacidad no tendrán iguales oportunidades de participar en sus sociedades respectivas.”²²⁹

El Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, en sus observaciones generales N° 5 y N° 14, reiteran la importancia para los Estados de generar políticas e iniciativas que ayuden a mejorar la accesibilidad para las personas con discapacidad, lo cual es fundamental para garantizar sus derechos y la igualdad de condiciones. El Numeral 23 de la Observación General N° 5 referida señala que “(...) el hecho de que los gobiernos no puedan ofrecer medios de transporte que sean accesibles a las personas con discapacidad reduce de sobremanera las posibilidades de que esas personas puedan encontrar puestos de trabajo adecuados e integrados, que les permitan beneficiarse de las posibilidades de capacitación educativa y profesional, o de que se desplacen a instalaciones de todo tipo. De hecho, la existencia de posibilidades de acceso a formas de transporte apropiadas y, cuando sea necesario, adaptadas especialmente, es de importancia capital para que las personas con discapacidad puedan realizar en la práctica todos los derechos que se les reconoce en el Pacto”.

En ese entendido se puede afirmar que la accesibilidad es fundamental para posibilitar el acceso a un bien o servicio y el ejercicio de derechos en condiciones de igualdad; la ausencia de la accesibilidad puede implicar la restricción a uno o más derechos, como por ejemplo: en el caso de una persona con discapacidad física-motora usuaria de sillas de ruedas que pretenda realizar una queja o denuncia personal por hechos de violencia, y que en principio no le sea accesible el transporte público por falta de condiciones de accesibilidad, posterior al uso y gasto en transporte privado-individual, la infraestructura de la oficina en la que debe interponer la queja cuenta con escaleras desde la puerta de ingreso, sin rampa y sin ascensor para desplazarse en las diferentes plantas, impedirá el ingreso al predio de la persona con discapacidad que no podrá formular su queja y por ende afectará a su derecho de acceso a la justicia respecto a la “presentación de denuncias”. Este modo de afectaciones, por ausencia de condiciones de accesibilidad, se presenta en el ámbito educativo, laboral, organizativo y otros en los que se desenvuelven las personas.

Las condiciones de accesibilidad deben ser determinadas por las autoridades competentes tomando en cuenta el criterio de diseño universal para que sean implementadas por los operadores de servicio público de transporte, sujetas a procesos de supervisión y control efectivos, y sanción ante su incumplimiento, con la finalidad de garantizar el ejercicio del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte ya existente, y en los proyectados y nuevos a brindarse de forma directa, indirecta o mixta.

²²⁸ Naciones Unidas, Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Artículo 9

²²⁹ Naciones Unidas, Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Observación General N° 2

Sobre condiciones técnicas y su aplicación obligatoria, el Comité sobre Derechos de Personas con Discapacidad establece que “(...) La legislación debe incorporar el principio del diseño universal, y basarse en él, como se exige en la Convención (art. 4, párr. 1 f)), y debe disponer la aplicación obligatoria de las normas de accesibilidad y la imposición de sanciones, incluidas multas, a quienes no las apliquen (...)”²³⁰.

Asimismo el Comité sobre Derechos de Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, ha establecido que “(...) Cuando se definan las normas de accesibilidad, los Estados partes deben tener en cuenta la diversidad de las personas con discapacidad y garantizar que se proporcione accesibilidad a las personas de ambos géneros, de todas las edades y con cualquier tipo de discapacidad.”²³¹

Por lo señalado, es imprescindible que las autoridades competentes aseguren el ejercicio del derecho a la accesibilidad a las personas con discapacidad en el servicio público de transporte, entre otras medidas, mediante la regulación, control y supervisión, procesamiento y sanción ante incumplimiento, de condiciones técnicas de accesibilidad para personas con los diferentes tipos de discapacidad en el marco de la accesibilidad universal y diseño universal y su exigencia obligatoria como requisito para acceder a la autorización y concesión del servicio.

Necesidad de fortalecer procesos de información, capacitación, sensibilización y concienciación sobre discapacidad a los actores involucrados en el transporte público, para eliminar las barreras comunicacionales y actitudinales

Como se ha dicho antes, la accesibilidad está ligada a la existencia de barreras que atraviesan las personas con discapacidad, en el entorno físico, las comunicaciones y en el relacionamiento interpersonal, como barreras actitudinales.

Las barreras comunicacionales limitan o impiden transmitir y/o recibir lo que se desea comunicar y las barreras actitudinales están representadas por las actitudes negativas hacia las personas con discapacidad.

Las barreras físicas y comunicacionales condicionan la afectación a las personas de acuerdo al tipo de discapacidad, sin embargo todas las personas con discapacidad se enfrentan a las barreras actitudinales que están marcadas principalmente por la desinformación y la falta de capacitación en la temática.

La sociedad necesita de una mayor concientización social que permita la empatía con otro sujeto, para poder comprender que la accesibilidad no es algo que concierne solamente a las personas con alguna discapacidad, sino que es una actitud que permite el libre acceso de los ciudadanos a todos los servicios y oportunidades que ofrece la sociedad y al ejercicio de los derechos como ser humano, con dignidad y en igualdad de condiciones.

El Numeral 19 de la Observación General N° 2 del Comité sobre Derechos de Personas con Discapacidad sobre Accesibilidad, ha señalado que la falta de accesibilidad a menudo se debe a la insuficiente concienciación y a la falta de conocimientos técnicos, recordando que el Artículo 9 de la CDPCD obliga a los Estados parte a ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad.

En concordancia, el Numeral 35 del citado instrumento señala que “la sensibilización es una de las condiciones previas para la aplicación efectiva de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. (...) los Estados partes deben esforzarse de forma sistemática y continua por crear conciencia sobre la accesibilidad entre todos los interesados pertinentes. Se debe abordar la naturaleza integral de la accesibilidad, disponiendo el acceso al entorno físico, el transporte, la información y la comunicación, y los servicios. La sensibilización debe también hacer hincapié en que la obligación de respetar las normas de accesibilidad se aplica lo mismo al sector público que al privado. Debe promover la aplicación del diseño universal y la idea de que diseñar y construir en

²³⁰ NACIONES UNIDAS, Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Observación General N° 2, Numeral 28.

²³¹ NACIONES UNIDAS, Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Observación General N° 2, Numeral 29.

forma accesible desde el comienzo resulta eficaz en relación con el costo y económico. La sensibilización debe llevarse a cabo en cooperación con las personas con discapacidad, las organizaciones que las representan y los expertos técnicos (...)"

El Artículo 8 de la CDPPC establece que es obligación de los Estados parte adoptar medidas inmediatas, efectivas y pertinentes para sensibilizar a la sociedad para que tome mayor conciencia respecto de las personas con discapacidad, fomentar el respeto de los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad y luchar contra los estereotipos, los prejuicios y las prácticas nocivas respecto de las personas con discapacidad, en todos los ámbitos de la vida.

En el Numeral 19 de la Observación General N° 5 del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, se ha señalado que para abordar las diferentes dificultades para hacer efectivo el derecho a vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad, los Estados parte deben adoptar entre otras, medidas para informar a las personas con discapacidad sobre su derecho a vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad de manera que puedan comprenderlo y elaborar programas de concienciación que hagan frente a las actitudes negativas y los estereotipos sobre las personas con discapacidad y logren transformar las comunidades en un esfuerzo por crear servicios generales individualizados y accesibles.

De forma concordante con el Numeral 77 de la misma Observación General, señaló que "(...) la concienciación es esencial para crear comunidades abiertas, propicias e inclusivas (...). Deben erradicarse los estereotipos, la identificación de normalidad con ausencia de discapacidad y las ideas erróneas que impiden a las personas con discapacidad vivir de forma independiente, y hay que fomentar una imagen positiva de estas y de su contribución a la sociedad. La toma de conciencia incumbe a las autoridades, los funcionarios públicos, los profesionales, los medios de comunicación, la población en general y las personas con discapacidad y sus familias. Todas las actividades de concienciación deben llevarse a cabo en estrecha colaboración con las personas con discapacidad por conducto de las organizaciones que las representan".

En la Observación General N° 6, sobre Igualdad y No Discriminación, el Comité referido, establece²³² que la discriminación no puede combatirse sin la toma de conciencia de todos los sectores del Gobierno y la sociedad, por lo que todas las acciones en favor de la no discriminación y la igualdad deben acompañarse de medidas adecuadas de creación de conciencia y de medidas destinadas a modificar o abolir los estereotipos peyorativos agravados y las actitudes negativas en relación con la discapacidad. Además, las campañas de concienciación deben abordar la violencia, las prácticas nocivas y los prejuicios. La Observación General N° 3, sobre las mujeres y las niñas con discapacidad, establece que "63. b. (...) Los servicios y las instalaciones públicos y privados utilizados por las mujeres con discapacidad deben ser plenamente accesibles, y los proveedores de servicios públicos y privados deben recibir capacitación e instrucción sobre las normas de derechos humanos aplicables y para detectar y combatir las normas y los valores discriminatorios a fin de que puedan prestar la atención, el apoyo y la asistencia debidos a las mujeres con discapacidad."

En ese antecedente, es imperativo abordar la problemática de accesibilidad comunicacional y actitudinal en el servicio público de transporte desde el desarrollo de procesos de información, capacitación y sensibilización y concienciación, por parte del Estado, mediante las autoridades competentes en materia de discapacidad y de transporte, así también, es una responsabilidad intrínseca de las organizaciones de personas con discapacidad, impulsar y acompañar de forma protagónica estos procesos.

La información, capacitación y sensibilización y concienciación sobre la discapacidad, debe dirigirse en principio a las autoridades competentes y todas y todos los servidores públicos como responsables y operadores, a través de las instituciones públicas competentes, de garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte para las personas con discapacidad. Así también, debe dirigirse en particular a las y los operadores de transporte

²³² Naciones Unidas, Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Observación General N° 6, Sobre Igualdad y No Discriminación, Numeral 39

público, directo, indirecto y mixto, estos comprende, a las y los propietarios, administradores de terminales terrestres, conductoras y conductores, asistentes del servicio y personal de atención al público.

Por otra parte, debe brindarse toda la información sobre las medidas afirmativas, obligaciones, prohibiciones y mecanismos de denuncias en el servicio público de transporte, a todas las personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad, a efectos de brindar y contar con esta información en formatos accesibles.

En particular, al tratarse de un servicio público, y considerando las responsabilidades del Estado de transversalizar la temática, mediante sus diferentes niveles de gobierno, los procesos de información, capacitación y sensibilización y concienciación sobre discapacidad, tipos de discapacidad, discriminación, lenguaje inclusivo, entre otras, deben dirigirse a la población en general.

Solo el desarrollo continuo de estos procesos, a todos los actores que participan en el servicio público de transporte, podrá garantizar que se transite hacia el transporte inclusivo de personas con discapacidad que garantice el ejercicio de derechos de esta población en situación de vulnerabilidad.

Las diferentes medidas afirmativas, prohibiciones y obligaciones adoptadas en las normas sobre transporte interdepartamental y urbano para personas con discapacidad, como atención preferencial, buen trato, tarifas diferenciadas, asientos preferenciales, parqueos exclusivos, entre otros, deben acompañarse de procesos de información y difusión que permitan su comprensión y cumplimiento por todos los actores involucrados.

Como se ha descrito en el análisis normativo realizado, las autoridades competentes en materia de transporte interdepartamental y urbano y discapacidad, tienen la responsabilidad de desarrollar procesos de información, capacitación, sensibilización y concienciación sobre los derechos de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte, asimismo, en el marco del Artículo 101 de la Ley N° 165, los medios masivos de comunicación audiovisual o impreso, locales y nacionales, deben asignar espacios gratuitos para la difusión de mensajes, spots, cuñas radiales u otros sobre la prestación de servicios de transporte público de acuerdo a solicitud de los diferentes niveles de gobierno, esta disposición ha sido replicada de forma expresa en la normativa municipal del GAMEA.

Al respecto, de la información analizada, respecto a procesos de información y sensibilización desarrolladas por las instituciones responsables en la temática de discapacidad, como son el MJTI y CONALPEDIS, únicamente la entidad ministerial informó que en gestiones pasadas desarrollaron en tres departamentos procesos de información y socialización de la normativa de discapacidad, dirigidos a conductores de transporte público.

En el caso de las autoridades de transporte interdepartamental, la ATT únicamente informó que desarrolló algunas acciones de capacitación e información sobre derechos de personas con discapacidad y adjuntó material informativo sobre tarifa diferenciada, que no contempla formatos accesibles para personas con discapacidad. Si bien las normas analizadas sobre transporte interdepartamental establecen como obligaciones de los operadores de transporte y administradores de infraestructura, informar a la ciudadana sobre el viaje, aspectos de seguridad, derechos y obligaciones de operadores y pasajeros, así como obligación de difundir efectivamente la información sobre tarifas y la obligación de los conductores de contar con capacitación en relaciones humanas y trato al usuario, no se informó sobre acciones de supervisión y control al respecto, ni cuentan con registro de denuncias que afecten los derechos de las personas con discapacidad, en este caso, por falta de cumplimiento de sus obligaciones de brindar información.

En el caso del transporte urbano, se destaca que el GAM de La Paz ha desarrollado de forma explícita en su normativa municipal, la obligación de implementar cursos y talleres dirigidos a operadores y conductores sobre derechos de personas con discapacidad y lenguaje inclusivo, así como la obligación de que todas las plataformas de atención brinden atención preferente, se promueva el lenguaje inclusivo en los servidores públicos municipales, con materiales adecuados a las necesidades de personas con discapacidad, así como la difusión

de la Ley Municipal de Personas con Discapacidad en formatos accesibles y que las personas con discapacidad “física y sensorial” cuenten con espacios de socialización con mobiliario e infraestructura necesaria, aspecto que deberá ser modificado en su alcance. Sin embargo, además del desarrollo de talleres dirigidos a los conductores en temáticas del buen servicio al usuario, sensibilizando en aspectos inherentes la discapacidad en el marco del Plan Integral de Capacitación a la Población, que no fue respaldado con ningún medio de verificación, el GAM de La Paz no se ha referido ni ha acreditado el cumplimiento de ninguna de las acciones establecidas en las normas antes descritas.

Respecto del GAM de El Alto, también es destacable el desarrollo normativo en la materia, de priorizar la capacitación a personas con discapacidad en cultura ciudadana, planes y proyectos relativos a la educación vial y comunicación, la obligación de fortalecer la promoción del buen trato y respeto a la dignidad humana de las personas con discapacidad y concientización de la discapacidad en todas las esferas, así como otorgar a las personas con discapacidad “física y/o sensorial” lugares de socialización con el mobiliario e infraestructura necesaria para su acceso y disfrute, aspecto que debe modificarse sobre su alcance; sin embargo, además del material remitido sobre el transporte que brinda mediante el WAYNABUS, donde se resumen algunas acciones de información y capacitación realizadas en gestiones pasadas, que no contemplan formatos accesibles, el GAMEA no ha informado respecto al cumplimiento de sus obligaciones en la materia.

En el caso del GAM de Cochabamba, el ordenamiento jurídico municipal vigente prevé el desarrollo de acciones sobre procesos de información a los operadores del servicio público de transporte, así también desde el ámbito de discapacidad, la norma convoca a medios de comunicación, empresas privadas e instituciones públicas para que incluyan mensajes educativos de sensibilización a la población en general sobre derechos de las personas con discapacidad y buen trato; sin embargo como se ha dicho antes, considerando que no se cuenta con normativa municipal en materia de transporte ni en materia de discapacidad, a la luz de las competencias establecidas en la Constitución Política del Estado, y considerando que la entidad municipal informó que entre las gestiones 2018 y 2019 ha realizado únicamente cinco talleres a operadores de transporte sobre derechos de las personas con discapacidad, sin mayor información sobre alcance y contenidos, ni respaldos de los mismos, es imperativo que se desarrolle un marco normativo fortalecido que incorpore disposiciones específicas, tendientes a la eliminación de barreras comunicacionales y actitudinales en el municipio de Cochabamba, en particular en la prestación del servicio público de transporte y se fortalezcan estas actividades como procesos.

En el caso del GAM de Santa Cruz se ha normado desde el ámbito de transporte, entre otras disposiciones generales, la obligación de promover campañas de educación y seguridad vial relacionadas con temas de relaciones humanas y normas fundamentales de los conductores de servicio público de transporte y el deber del operador de asistir a cursos de capacitación desarrollados por la autoridad de transporte, sin embargo no se remitió información sobre acciones desarrolladas al respecto; por otra parte, al igual que el GAM de Cochabamba, la ausencia del marco normativo municipal que transversalice la temática de discapacidad, deriva en la ausencia de acciones específicas en la materia, que se condice con los datos informados sobre acciones de información, capacitación y sensibilización respecto al transporte inclusivo, que se remiten únicamente a la cita del desarrollo de tres actividades de socialización sobre requisitos para adquirir la roseta de estacionamiento exclusivo, sin documentación respaldatoria y que se habría realizado campañas sobre las ordenanzas municipales que establecen asientos preferenciales y tarifa diferenciada para personas con discapacidad.

En ese antecedente, con excepción del GAM de La Paz es evidente la necesidad de que las entidades competentes fortalezcan el marco normativo sobre la obligación de que los operadores de transporte público reciban procesos de información, capacitación y sensibilización y concienciación sobre derechos de personas con discapacidad y transporte inclusivo; y en todos los casos, es decir el 100% de autoridades competentes en materia de transporte, objeto de la investigación, se ha evidenciado la necesidad de fortalecer estas acciones, y desarrollar como procesos continuos, con contenidos dirigidos a los diferentes actores involucrados en el servicio público de transporte, a fin de eliminar las barreras comunicacionales y actitudinales en este espacio público ampliado

que es el transporte público. De igual forma, en todos los casos o en el 100% de las autoridades competentes en materia de transporte interdepartamental y urbano, se deberán fortalecer las disposiciones normativas y los procesos de control, supervisión y sanción, a efectos de que los operadores de transporte, implementen acciones programáticas de información sobre transporte inclusivo a las y los usuarios en general y a las y los usuarios con discapacidad en particular. Finalmente, de igual manera, en todos los casos o en el 100% de las autoridades competentes en materia de transporte interdepartamental y urbano, deberán solicitar a los medios masivos de comunicación audiovisual o impreso, locales y nacionales, la difusión gratuita de mensajes, spots, cuñas radiales u otros sobre la prestación de servicios de transporte público para personas con discapacidad.

Ausencia de instrumentos de planificación, para la otorgación progresiva de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad en el servicio público de transporte

En el marco de lo desarrollado sobre la accesibilidad como principio, derecho y condición “ex ante”, este concepto multidimensional, constituye una condición imprescindible para el ejercicio efectivo de los derechos fundamentales y el acceso a los servicios públicos de todas las personas en condiciones de igualdad.

Los principios que orientan al diseño universal y los ajustes razonables, son los fundamentos que llevan a la materialización de la accesibilidad. Teniendo en cuenta esto, la accesibilidad al servicio de transporte público se consolida principalmente cuando, en virtud de la realización de ajustes razonables y el cumplimiento de los principios del diseño universal, se eliminan las barreras físicas, las comunicativas y las actitudinales, tomando como punto de partida las obligaciones internacionales del Estado en la materia, la aplicación de los derechos, valores y principios constitucionales a la igualdad y la no discriminación, y el cumplimiento de los mandatos legales.

En ese entendido, es importante hacer mención a que en el marco de la CDPCD es obligación de los Estados firmantes, por una parte, garantizar el acceso a todos los objetos, infraestructuras, bienes, productos y servicios recientemente diseñados, construidos o producidos, y por otra parte, suprimir o eliminar las barreras existentes para asegurar el acceso al entorno físico, el transporte, la información y la comunicación.

La Observación General N° 2 antes referida señala que “(...) debe hacerse una clara distinción entre la obligación de garantizar el acceso a todos los objetos, infraestructuras, bienes, productos y servicios recientemente diseñados, construidos o producidos y la obligación de eliminar las barreras y de asegurar el acceso al entorno físico, el transporte, la información y la comunicación, y los servicios abiertos al público existentes. Otra de las obligaciones generales de los Estados partes es “emprender o promover la investigación y el desarrollo de bienes, servicios, equipo e instalaciones de diseño universal, con arreglo a la definición del artículo 2 de la presente Convención, que requieran la menor adaptación posible y el menor costo para satisfacer las necesidades específicas de las personas con discapacidad, promover su disponibilidad y uso, y promover el diseño universal en la elaboración de normas y directrices” (art. 4, párr. 4 f)). Todos los objetos, infraestructuras, instalaciones, bienes, productos y servicios nuevos deben ser diseñados de forma que sean plenamente accesibles a las personas con discapacidad, de conformidad con los principios de diseño universal. Los Estados partes están obligados a garantizar que las personas con discapacidad tengan acceso al entorno, el transporte, la información y la comunicación, y los servicios abiertos al público en general existentes.”

La misma observación señala de manera textual que “No obstante, como esta obligación debe cumplirse gradualmente, los Estados partes deben establecer plazos determinados y asignar recursos adecuados para la eliminación de las barreras existentes.”

El principio de *progresividad* orienta la obligación de la garantía de los derechos humanos por parte de los Estados, y consiste en la gradualidad para la aplicación de medidas que conlleven a su materialización, o como la ampliación de la protección de los derechos en el tiempo, que de ninguna forma debe ser entendida como

excusa para omitir la garantía, en este caso para la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad.

La progresividad se ha planteado como categoría jurídica en los instrumentos internacionales sobre derechos humanos, con la finalidad de alcanzar la materialización de los derechos económicos, sociales y culturales, por parte de los Estados, mediante instrumentos de planificación que programen temporalmente la garantía de los derechos, atendiendo las condiciones económicas, políticas y sociales. Si bien la progresividad, es entendida como una característica de la garantía de los derechos fundamentales, así como la extensión y ampliación de la protección en el tiempo de los derechos sociales²³³ en otro sentido, se entiende como la gradualidad para la aplicación de medidas adecuadas por el Estado sobre un tema específico.

Como se ha señalado en el Informe Mundial sobre la Discapacidad de la OMS (2011), la incorporación del derecho a la accesibilidad en legislación, en este caso, sea general sobre los derechos de las personas con discapacidad o exclusivamente sobre el ámbito de transporte, es un paso a favor para avanzar en su efectivización, no obstante, se deben encontrar soluciones para abordar los desafíos específicos, en particular de los países con menos posibilidades económicas. En ese entendido, además de contar con normas que garanticen su cumplimiento, se necesita una acción política coordinada, tanto a escala nacional como local.

En particular sobre la accesibilidad en el servicio de transporte, la Observación General N° 2 del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, ha establecido que *“27. Aunque la garantía del acceso al entorno físico, el transporte, la información y la comunicación, y los servicios abiertos al público a menudo es una condición previa para que las personas con discapacidad disfruten de forma efectiva de diversos derechos civiles y políticos, los Estados partes pueden garantizar ese acceso mediante una aplicación gradual cuando sea necesario, así como recurriendo a la cooperación internacional. Puede realizarse un análisis de la situación para identificar los obstáculos y barreras que es preciso eliminar de forma eficiente y en un plazo de corto a medio. Las barreras deben eliminarse de modo continuo y sistemático, en forma gradual pero constante.”*

En concordancia con lo citado y el Principio-Derecho a la Accesibilidad establecido en el Artículo 9 de CDPCD y el Artículo 17 de la Ley N° 223, ha establecido como obligación de los Órganos del Estado, en sus distintos niveles, instituciones públicas y privadas, garantizar la accesibilidad a las personas con discapacidad, de manera gradual en la adecuación y en los nuevos, sistemas y medios de transporte²³⁴.

En ese contexto y ponderando que el establecimiento de la accesibilidad en los servicios públicos es inexcusable conforme el Artículo 9 de la CDPCD, el Estado boliviano a través de las diferentes entidades del nivel central del Estado y gobiernos autónomos municipales responsables de la administración y la prestación de los servicios públicos de transporte de forma directa, indirecta o mixta, en el marco de sus competencias establecidas en la Constitución Política del Estado, tienen la obligación de planificar la implementación de condiciones de accesibilidad o diseño universal que permita el acceso a los servicios a la población con discapacidad y otras poblaciones en situación de vulnerabilidad.

De acuerdo al análisis efectuado a lo largo de la investigación corresponde señalar en primera instancia, que las entidades competentes en materia de discapacidad, como ente rector y ente de la planificación estratégica en discapacidad, el MJTI y el CONALPEDIS respectivamente, no han impulsado y asegurado la aprobación del Plan Multisectorial para el Desarrollo Integral de las Personas con Discapacidad, que debió contener también líneas de acción en el ámbito de transporte inclusivo.

El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda y los Gobiernos Autónomos Municipales, como autoridades competentes en su jurisdicción, respecto al transporte interdepartamental y urbano, respectivamente, tienen

²³³ Citando a: “BEDJANUI, Mohamed. Por una carta mundial de trabajo humano y de la justicia social, BIT, 75° Aniv., Ginebra, 1994, p.28.” BARBAGELATA, Héctor Hugo. La Renovación del Nuevo Derecho. Lima: Revista Derecho y Sociedad N° 30, Año XIX, 2008. Pág.63.

²³⁴ Artículo 37 de la Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad

atribuciones específicas sobre proyectar, aprobar y ejecutar planes relativos al transporte. De forma exclusiva, los gobiernos locales, en general tienen competencia para el desarrollo de proyectos y políticas para personas con discapacidad.

El MOPSV, tiene la responsabilidad de formular periódicamente el Plan Nacional Sectorial de Transportes, considerando la multimodalidad del Sistema de Transporte Integral, y su integralidad con la logística²³⁵. Asimismo, conforme establece el reglamento²³⁶ a la Ley General de Personas con Discapacidad, el MOPSV, a través del Viceministerio de Transporte, en coordinación con la ATT, tienen la responsabilidad de implementar planes y programas de accesibilidad y medios de transporte interdepartamental para las personas con discapacidad.

Sin embargo, se ha evidenciado que como ha ocurrido respecto a la planificación del ámbito de discapacidad, la autoridad de transporte no ha desarrollado instrumentos de planificación general, que incorporen acciones sobre condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, así también ha hecho caso omiso a su responsabilidad específica de implementar planes específicos sobre accesibilidad en el transporte interdepartamental, que planteen eliminación de barreras e implementación de servicios de transporte accesibles para personas con discapacidad, de forma gradual pero constante.

A nivel municipal, corresponde resaltar que el GAM de La Paz, desde el ámbito de discapacidad y desde el ámbito de transporte i. ha regulado e implementado el Comité Intersectorial de Accesibilidad Universal, para la elaboración del plan municipal de eliminación de barreras arquitectónicas y urbanas, ii. se ha planteado de forma obligatoria, contar con un plan de aplicación progresiva para la transformación del transporte público, en un transporte inclusivo y accesible para las personas con discapacidad, iii. ha dispuesto que el Plan Maestro de Movilidad Urbana Sustentable debe priorizar a las personas con discapacidad sobre las demás usuarias y usuarios, iv. ha dispuesto que los servicios de transporte municipal en funcionamiento deben adoptar planes integrales de accesibilidad, con diseños implementados y financiados conforme a reglamentación específica y v. se ha planteado de forma obligatoria contar con el servicio de transporte municipal ortopédico adaptado a los diferentes tipos de discapacidades, bajo una tarifa adecuada, mediante el Servicio de Transporte Municipal.

Ahora bien, se ha tomado conocimiento que el GAM de La Paz cuenta con un informe sobre el Plan en materia de Transporte y Movilidad Urbana, que si bien establece disposiciones sobre transporte inclusivo conforme a la normativa vigente municipal, debe ser fortalecido en el marco de procesos participativos con organizaciones de personas con discapacidad, y consecuentemente aprobado con plazos obligatorios y recursos suficientes para su implementación. El documento contemplaría la proyección de contar con un servicio de transporte adaptado a los diferentes tipos de discapacidades, bajo una tarifa adecuada.

Sin embargo, se ha evidenciado que hasta la fecha no se cuenta con el plan de aplicación progresiva para la transformación del transporte público, en un transporte inclusivo y accesible para las personas con discapacidad, dispuesto en la normativa municipal para abordar de forma específica la problemática de transporte inclusivo y accesible para esta población.

En el caso del GAM de Santa Cruz si bien no se pudo acceder de manera íntegra al Plan de Movilidad Urbana referido, y al igual que en el caso del GAM de La Paz, el documento ha sido remitido como documento “elaborado”, el mismo deberá en consecuencia ser analizado para su aprobación y vigencia con plazos y recursos suficientes para su implementación; sin embargo, de acuerdo al análisis realizado, la norma municipal establece que la planificación urbana y territorial debe promover y gestionar el transporte público inclusivo, enfocado a personas con discapacidad, empero de la información del Plan éste no contiene lineamientos de acción para brindar accesibilidad en el servicio público de transporte a personas con discapacidad, por

²³⁵ Parágrafo III del Artículo 11 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

²³⁶ D.S. N° 1893, Reglamento a la Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad

lo que de igual forma, en el marco del derecho a la participación, deberá ser fortalecido con perspectiva de discapacidad con organizaciones de personas con los diferentes tipos de discapacidad.

Por otra parte, de la información remitida por el GAM de Santa Cruz, no cuenta con un marco legislativo sobre personas con discapacidad y de igual forma no se ha comunicado ningún otro instrumento de planificación, que impulse el transporte inclusivo de esta población en situación de vulnerabilidad en el marco de la competencia exclusiva de los gobiernos autónomos municipales, sobre promoción y desarrollo de proyectos y políticas para personas con discapacidad²³⁷ y los artículos 17, 37 y 42 de la Ley N° 223, para garantizar la accesibilidad a las personas con discapacidad, y que los nuevos medios de transporte deberán contar con dichas condiciones de accesibilidad.

En el caso del GAM de El Alto desde el ámbito de transporte, como en el ámbito de discapacidad, no ha elaborado ni aprobado, instrumentos de planificación, de carácter general o específicos, que promuevan el acceso efectivo con condiciones de accesibilidad de las personas con discapacidad a los servicios de transporte público urbano.

Desde el ámbito de transporte, se ha dispuesto que se debe contar con el PMUS y el PROMUT, documentos que constituirían la Política Pública Municipal de Transporte, sin ninguna directriz sobre transporte inclusivo de personas con discapacidad, y desde el ámbito de discapacidad, se ha planteado como fines de la regulación sobre personas con discapacidad el promover políticas, planes, programas, proyectos y acciones destinados a la inclusión y desarrollo humano y social de las personas con discapacidad con la finalidad de mejorar su calidad de vida y convivencia social. Mediante la Unidad Especializada en Discapacidad, en el marco de la CPE y Ley N° 223, se ha dispuesto que deben generar políticas públicas, ejecución de planes, programas y proyectos integrales para las personas con discapacidad y asegurar que el diseño, ejecución, seguimiento, monitoreo y evaluación de políticas públicas, programas y proyectos municipales transverzalice el enfoque de inclusión social; sin embargo como se ha señalado, a la fecha no cuentan con instrumentos de planificación al respecto.

En el GAM de Cochabamba, si bien la normativa municipal vigente establece únicamente que el Concejo Municipal formulará las políticas municipales relacionados con la prestación del servicio y la Ley N° 165 que se aplica de forma supletoria establece que la autoridad competente del nivel municipal de transporte, tiene la atribución de aprobar planes y proyectos al respecto²³⁸, la entidad municipal no cuenta con ningún instrumento de planificación en materia de transporte y/o discapacidad, que aborde esta problemática; al respecto, desde el Departamento de Desarrollo de Personas con Discapacidad del GAM Cochabamba no se comunicó ningún instrumento de planificación, que a la luz de la CPE y artículos 17, 37 y 42 de la Ley N° 223 aborde el transporte inclusivo de personas con discapacidad, aspecto relacionado a la ausencia del marco legislativo sobre personas con discapacidad en el municipio.

Por otra parte, independientemente de que la materia de transporte, se circunscriba a competencias exclusivas en cada nivel de gobierno, los incisos c. y e. del Artículo 55 de la Ley N° 165 establecen como atribución del Consejo de Coordinación Sectorial de Transporte, en materia de planificación, elaborar el Plan Nacional Sectorial de Transportes – PLANAST y coordinar los programas departamentales y municipales de transporte con las entidades territoriales autónomas, atribuciones que no han sido desarrolladas por esta instancia de coordinación en la materia, a la cabeza del Viceministerio de Transporte.

A la fecha, han transcurrido más de diez (10) años de la vigencia de la CDPCD en nuestro país, más de diez (10) años de la promulgación de la CPE que establece la competencia exclusiva de transporte interdepartamental al nivel central del Estado y transporte urbano a los GAM, ocho (8) y siete (7) años desde la aprobación de

²³⁷ Numeral 39 del Parágrafo I, del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado.

²³⁸ Artículos 17, 22 y 26 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte

la Ley General de Transporte y Ley General para Personas con Discapacidad, respectivamente, y hasta la fecha no se ha asumido por el Estado esta responsabilidad de planificación en la temática de transporte, que contenga el enfoque de discapacidad, para avanzar de manera progresiva, con acciones concretas, plazos y presupuestos establecidos hacia el ejercicio del derecho a la accesibilidad en el transporte para las personas con discapacidad. En ese antecedente, conforme al análisis realizado, no se han emitido instrumentos de planificación al respecto, para el transporte interdepartamental, y el 50% de las entidades municipales competentes en materia de transporte urbano objeto de la investigación ha iniciado estos procesos, pero no cuentan con los instrumentos de planificación y es necesario fortalecer el enfoque de discapacidad y el restante 50% no reporta avances de planificación en la materia; es decir, que si bien el 100% de entidades competentes en materia de transporte interdepartamental y urbano tienen el deber legal de diseñar e implementar procesos de planificación para garantizar de forma gradual el derecho a la accesibilidad en el servicio de transporte, ese mismo 100%, a la fecha no cuenta con instrumentos de planificación al respecto.

De igual forma, la ausencia de un instrumento de planificación en materia de discapacidad, como es el Plan Multisectorial para el Desarrollo Integral de la Persona con Discapacidad, omite que el Estado, desde la materia específica de discapacidad, proyecte acciones sobre transporte inclusivo.

Si se considera que la ausencia de planificación en materia de transporte urbano inclusivo para asegurar el acceso a los servicios de transporte público de las personas con discapacidad, se verificó en municipios de categoría “D”, como son los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz, Santa Cruz, Cochabamba y El Alto, que cuentan con mayor cantidad de población en comparación a otros municipios, capitales de departamento, en los casos de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, permite suponer que esta situación se replica en el resto de los municipios del país.

En ese entendido, las autoridades competentes en materia de discapacidad y transporte, en los diferentes niveles de gobierno, deben asumir sus atribuciones para desarrollar instrumentos de planificación que garanticen de manera progresiva el ejercicio del derecho a la accesibilidad en el transporte, con metas y plazos concretos, así como recursos suficientes para su implementación.

Al respecto el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en los acápites 21 y 22 de las Observaciones Finales la Informe Inicial del Estado Plurinacional de Bolivia, señaló su preocupación por la ausencia de planes para la accesibilidad con metas y plazos concretos, por lo que instó al Estado a que implemente planes de accesibilidad con metas y plazos medibles, así como sanciones por incumplimiento.

La planificación estratégica es necesaria para que un gobierno lleve a cabo acciones concatenadas y sistémicas que permitan alcanzar dentro un plazo determinado, las metas previstas y resultados esperados.

El Numeral 33 de la Observación General N° 2, del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece que “(...) deben adoptar planes de acción y estrategias para identificar las actuales barreras a la accesibilidad, fijar calendarios con plazos específicos y proporcionar los recursos tanto humanos como materiales necesarios para eliminar las barreras. Una vez aprobados, dichos planes de acción y estrategias deben aplicarse estrictamente. Los Estados partes también deben reforzar sus mecanismos de supervisión con el fin de garantizar la accesibilidad y deben seguir proporcionando fondos suficientes para eliminar las barreras a la accesibilidad e impartir formación al personal de supervisión. (...)”

Alcanzar una plena accesibilidad en el transporte público requiere introducir en la planificación general, elementos desde la concepción de la calidad del servicio la condición de accesibilidad, basada en la integración de todos los elementos y detalles de la cadena de transporte. Es importante en la planificación del transporte conocer cómo funcionan las barreras de acceso a los servicios de transporte desde las dimensiones físicas, económicas, sociales y políticas, por lo que deberá ser diagnosticado y proyectado, con la participación protagónica de personas con discapacidad, considerando lo diferentes tipos de discapacidad, en el marco del derecho a la

participación establecido en la CPE²³⁹, CDPCD²⁴⁰, Ley N° 223²⁴¹ y Ley N° 165²⁴², que establecen que las personas con discapacidad tienen el derecho de participar plena y efectivamente en la toma de decisiones en materia de políticas públicas permanentes sobre discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, directamente o a través de representantes libremente elegidos.

Para generar condiciones de accesibilidad en el transporte, la promoción del transporte inclusivo debe transformarse en procesos de planeación. En este proceso se debe considerar, que debe diferenciarse entre la obligación de garantizar el acceso a todos los nuevos servicios y la obligación de eliminar las barreras que ya existan para asegurar la accesibilidad en el servicio público de transporte²⁴³.

1.3. Inclusión social e igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte

Desde el enfoque del modelo de la prescindencia, las personas con discapacidad eran sometidas a prácticas eugenésicas, es decir de muerte, debido a que se les consideraba una carga para la sociedad y por considerar que eran resultado de un pecado cometido por sus padres. En dicho modelo la población con discapacidad no tuvo el derecho a vivir en la sociedad. Las razones “ideológicas” creadas, eran razones suficientes para causar su muerte. En este modelo no se derivaba en la exclusión, se promovía la extinción de las personas con discapacidad.

La adopción del enfoque médico de la discapacidad que consideró a la discapacidad como una enfermedad o anomalía que debía ser “tratada y curada”, que motivó internaciones o institucionalización de las personas con discapacidad en centros de salud hasta su “rehabilitación”, generó su exclusión de la población en general.

La exclusión conllevó a que los bienes y servicios sean desarrollados para la población mayoritaria “sin discapacidad”, dejando de lado las necesidades o requerimientos de la población minoritaria con discapacidad “que se sometía a procesos de curación”, de tal forma que los espacios públicos fueron construidos con desniveles, los ingresos a los inmuebles u oficinas con escaleras y otras construcciones arquitectónicas inadecuadas para el uso o acceso de las personas con discapacidad, concretando y profundizando en el tiempo su exclusión de la sociedad en los diferentes ámbitos de vida.

En materia de transporte, puede decirse que la exclusión fue consolidándose, con la fabricación de vehículos en base a modelos estándar que permitía el uso de personas sin discapacidad, sin considerar a las personas con discapacidad, estimadas como “enfermas”, que se encontraban en los establecimientos de salud recibiendo un “tratamiento de rehabilitación” para luego ser incorporadas a la sociedad, razón por la que no accedían al uso de dichos vehículos con puertas angostas, chasis elevado y asientos estrechos, entre otras, que impedían el acceso al servicio a las personas con discapacidad, principalmente a personas usuarias de silla de ruedas.

La búsqueda de una rehabilitación de las personas con discapacidad para su posterior inclusión a la sociedad fue llevando consigo una serie de fenómenos sociales que hasta la actualidad no permiten la efectiva y plena inclusión de la población con discapacidad.

²³⁹ Artículos 241 y 242 de la Constitución Política del Estado

²⁴⁰ Artículo 29 de la CDPCD

²⁴¹ Artículo 49. (Rol Participativo de las Personas con Discapacidad). El Estado Plurinacional promoverá todas las formas de auto organización de las personas con discapacidad, adoptadas para la defensa de sus derechos y obligaciones civiles, sociales, económicas y garantiza su participación efectiva en la toma de decisiones en materia de políticas públicas permanentes sobre discapacidad.

²⁴² Artículo 99. III. En la fase de planificación a nivel central, departamental y municipal se reconoce la participación de la sociedad civil organizada en general para la formulación del Plan Nacional Sectorial de Transporte – PLANAST, Programa Departamental de Transporte – PRODET y el Programa Municipal de Transporte – PROMUT, respectivamente.

²⁴³ Naciones Unidas, Comité sobre Derechos de Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, Observación General N° 2, Numeral 24.

El Estado Plurinacional de Bolivia, se sustenta en los valores de inclusión e igualdad de oportunidades, entre otros, para vivir bien²⁴⁴. La inclusión y la igualdad de oportunidades constituyen principios de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad²⁴⁵, que tienen el propósito de lograr la efectiva participación y desarrollo integral de las personas con discapacidad en la sociedad.

En ese sentido, con base al criterio que asumió el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en la Observación General N° 4, sobre el Derecho a la Educación Inclusiva, en la que hace una diferenciación de la exclusión, segregación, integración e inclusión²⁴⁶, realizamos a continuación un análisis al respecto desde el ámbito del transporte.

En los servicios públicos de transporte, la exclusión se presenta cuando se impide o deniega directa o indirectamente el acceso de una persona a todo tipo de transporte. La segregación se produce cuando el acceso al transporte de las personas con discapacidad se realiza a través de medios de transporte diseñados o utilizados para responder a una deficiencia concreta o a varias deficiencias, apartándolos de la población sin discapacidad. La integración implica que las personas con discapacidad acceden al servicio de transporte de la población en general, con el convencimiento de que pueden adaptarse a los requisitos “normalizados” en el transporte público. La inclusión supone un proceso de transformación estructural normalizado para superar o eliminar los obstáculos que existen en el servicio de transporte y asegurar el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás personas.

En ese entendido se puede señalar que la exclusión, segregación e integración son situaciones adversas y hostiles para las personas con discapacidad que afectan sus derechos e impiden su inclusión en la sociedad y por ende su participación plena en todos los ámbitos de vida. Por ello es importante analizar el proceso en el que nos encontramos respecto a la inclusión de las personas con discapacidad en los servicios públicos de transporte.

Falta de comprensión y adopción del enfoque social de la discapacidad en las medidas de acción positiva para el transporte inclusivo de personas con discapacidad

Los presupuestos fundamentales del modelo social de discapacidad son dos. En primer lugar, que las causas que originan la discapacidad no son ni religiosas ni científicas, sino sociales o al menos, preponderantemente sociales. En cuanto al segundo presupuesto, se refiere a la utilidad para la comunidad, se considera que las personas con discapacidad tienen mucho que aportar a la sociedad, o que, al menos, la contribución será en la misma medida que el resto de personas sin discapacidad²⁴⁷.

Según los defensores de este modelo, no son las limitaciones individuales las raíces del problema, sino las limitaciones de la propia sociedad, para prestar servicios apropiados y para asegurar adecuadamente que las necesidades de las personas con discapacidad sean tenidas en cuenta dentro de la organización social²⁴⁸.

²⁴⁴ Parágrafo II del Artículo 8 de la CPE.

²⁴⁵ Incisos c) y e) del Artículo 3 de la CDPCD.

²⁴⁶ Acápito 11. (...) la exclusión se produce cuando se impide o se deniega directa o indirectamente el acceso de los alumnos a todo tipo de educación. La segregación tiene lugar cuando la educación de los alumnos con discapacidad se imparte en entornos separados diseñados o utilizados para responder a una deficiencia concreta o a varias deficiencias, apartándolos de los alumnos sin discapacidad. La integración es el proceso en el que las personas con discapacidad asisten a las instituciones de educación general, con el convencimiento de que pueden adaptarse a los requisitos normalizados de esas instituciones. La inclusión implica un proceso de reforma sistémica que conlleva cambios y modificaciones en el contenido, los métodos de enseñanza, los enfoques, las estructuras y las estrategias de la educación para superar los obstáculos con la visión de que todos los alumnos de los grupos de edad pertinentes tengan una experiencia de aprendizaje equitativa y participativa y el entorno que mejor corresponda a sus necesidades y preferencias (...).

²⁴⁷ PALACIOS, Agustina. El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Madrid: CERMI, 2008. Pág. 103 y 104.

²⁴⁸ Ibidem.

Este modelo determina como un factor causante de la discapacidad, al “entorno discapacitante”, es decir, al entorno social con barreras físicas, comunicacionales y actitudinales que enfrenta la persona con discapacidad y que le impide una participación plena y efectiva en la sociedad.

El modelo social de la discapacidad se centra en el entorno adverso para las personas con discapacidad y por ello busca que los bienes y servicios se pongan a disposición de la población con discapacidad considerando particularidades propias de dicha población.

Es indispensable que las autoridades pertinentes comprendan que el enfoque social de la discapacidad debe constituir el hilo conductor y la base para la adopción e implementación de políticas públicas inclusivas, para la participación e inclusión plena y efectiva de las personas con discapacidad con igualdad de condiciones que las demás de la sociedad.

Sin embargo, como se ha establecido en el presente informe, es evidente que las normas sobre transporte y las autoridades competentes, no han adoptado y comprendido a cabalidad el enfoque social de la discapacidad, en principio con la denominación errada que se hace a las personas con discapacidad.

Por otra parte, de acuerdo a lo desarrollado en el análisis sobre accesibilidad, que evidencia que a la fecha únicamente el GAM de La Paz y el GAM de El Alto, han implementado servicios públicos de transporte terrestre que consideran condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, que el GAM de Cochabamba ha generado un servicio de transporte exclusivo para estudiantes de primaria y secundaria con discapacidad; y que en su generalidad, en el transporte interdepartamental y urbano objeto de estudio, i. El servicio de transporte público que se brinda mediante autorización a sindicatos, cooperativas, empresas, asociaciones y otras organizaciones, se realiza a través de vehículos de tipo minibús, microbús y buses que no reúnen condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad, ii. Conforme a normativa no tienen la obligación expresa de contar con condiciones de accesibilidad y no constituye un requisito para contar con la autorización para prestar el servicio, con excepción del GAM de La Paz mediante cupos que aún no ha sido regulado y del GAM de Santa Cruz únicamente en los vehículos de 30 a 59 pasajeros y iii. No se ha dispuesto por el 100% de las autoridades de transporte, las normas técnicas que regulen las características de accesibilidad para personas con diferentes tipos de discapacidad en el transporte, en incumplimiento flagrante a mandatos específicos al respecto y en consecuencia afectando el derecho a la libre movilidad de las personas con discapacidad y a la accesibilidad al servicio público de transporte.

Así también, ante la necesidad determinada de fortalecer procesos de información, capacitación y sensibilización sobre la discapacidad a los actores involucrados para abordar las barreras comunicacionales y actitudinales que esta población enfrenta en el servicio público de transporte, y la ausencia de instrumentos de planificación destinados a garantizar de forma gradual la accesibilidad de las personas con discapacidad al servicio público de transporte.

Esta realidad evidencia una adversidad y hostilidad persistente para que las personas con discapacidad accedan a los servicios públicos de transporte en igualdad de condiciones, que no puede ser tolerada, tomando en cuenta los principios y derechos de inclusión e igualdad de condiciones sobre las que se sustenta el Estado Plurinacional de Bolivia, en la prestación de un servicio público destinado a la población en general de la cual son parte las personas con discapacidad y de quienes debe materializarse su inclusión efectiva.

Esta falta de conocimiento sobre el enfoque social y de derechos de la discapacidad, se evidencia también en la denominación de algunas medidas afirmativas para el transporte inclusivo de esta población, como “Principio de solidaridad” (Ley N° 165 - GAMCB) y “Trato Especial” (ATT - GAMCB), “Espacios especiales” (GAMLP), “Tarifas solidaria o especial” (Ley N° 165 - GAMCB), “Tarifas solidarias” “Parqueo Especial” y “Permiso Especial” (GAMSC), Tarifa Especial (GAMEA), equiparación de personas con discapacidad y personas enfermas (Ley N° 165 - ATT) y limitación de alcance solo a personas con discapacidad física-motora y sensorial de algunas

medidas afirmativas sobre reconocimiento del derecho a solicitar la adopción de medidas específicas, contar con espacios de socialización con mobiliario e infraestructura necesaria y deber de los conductores de ceder el paso (GAMLP - GAMEA), que se han sugerido sean modificadas, porque denotan una intención asistencialista y principalmente de favoritísimo y beneficio, que no concuerda con los principios y derechos de inclusión e igualdad de condiciones, que tienen que ser cumplidos por el Estado y deben plasmarse correctamente en las normas, para su implementación y aprehensión por las y los servidores públicos a cargo, personas con discapacidad y población en general.

Análisis que permite inferir que la entidad competente de transporte interdepartamental y el 100% de las entidades competentes del transporte urbano objeto de la investigación, denominaron y adoptaron medidas afirmativas para la población con discapacidad concibiéndolas como personas necesitadas de protección y no así como sujetos titulares de derechos, desconociendo que las medidas afirmativas tienen la finalidad de equiparar oportunidades y condiciones a dicha población en el servicio público de transporte para asegurar su libre movilidad.

Al respecto, corresponde señalar que la denominación de trato y atención preferencial, tarifa preferencial, asientos preferenciales, tarifa diferenciada, entre otros, que no se observaron en el informe, deben ser comprendidas a la luz del enfoque social de la discapacidad, no como una ventaja o favor, sino como primacía y/o prioridad, en el marco del respeto de los derechos de la población con discapacidad, para la igualdad de condiciones.

Las medidas de acción positiva deben ser adoptadas para el desarrollo de las potencialidades individuales de las personas con discapacidad, así como para su efectiva inclusión en el ámbito productivo, económico, político, social y cultural, sin discriminación alguna²⁴⁹. Las medidas afirmativas tienen también como base el derecho de las personas con discapacidad a ser incluidos en la comunidad que obliga al Estado adoptar medidas efectivas y pertinentes para la inclusión y participación en la comunidad de las personas con discapacidad, asegurando en especial que las instalaciones y los servicios comunitarios para la población en general estén a disposición, en igualdad de condiciones, de la población con discapacidad y que tengan en cuenta sus necesidades²⁵⁰.

Las medidas de acción positiva, llamadas también medidas afirmativas, no pueden ser comprendidas como ayudas o privilegios que se dan a una determinada población en situación de vulnerabilidad, sino que debe concebirse como una medida que iguala o equipara condiciones para asegurar el goce y ejercicio pleno de los derechos; en este caso de las personas con discapacidad para el acceso igualitario a los servicios públicos de transporte.

En la materia que nos ocupa, se relacionan con el derecho a la movilidad personal de las personas con discapacidad reconocida por la CDPCD; este derecho establece la obligación del Estado de adoptar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, entre ellas, facilitar su movilidad personal en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible, así como facilitar el acceso de las personas con discapacidad a formas de asistencia humana o animal e intermediarios, tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad²⁵¹.

En ese entendido, corresponde señalar que se han identificado medidas afirmativas para la población con discapacidad, destinadas a combatir algunas barreras existentes en el servicio público de transporte que evidencia que las autoridades competentes, se encuentran promoviendo paulatinamente medidas destinadas a materializar servicios públicos de transporte inclusivo de las personas con discapacidad.

En el transporte interdepartamental, se adoptaron las siguientes medidas afirmativas relevantes: i. Descuentos de tarifas para personas con discapacidad grave y muy grave; ii. Trato preferencial a personas con discapacidad

²⁴⁹ Artículo 71.II y 71.III de la Constitución Política del Estado, de 7 de febrero de 2009.

²⁵⁰ Inciso c) del Artículo 19 de la CDPCD.

²⁵¹ Incisos a) y b) del Artículo 20 de la CDPCD.

y sus acompañantes; iii. Asistencia necesaria a personas con discapacidad y facilitación en el acceso al medio de transporte y su equipaje; iv. Asientos preferenciales señalizados próximos a los accesos y asignación de espacios necesarios para la ubicación de bastones, muletas u otras ayudas técnicas; v. Transporte gratuito de sillas de ruedas u otras ayudas técnicas; vi. Prohibición de negar el transporte a pasajeros con discapacidad; vii. Colaboración prioritaria en la atención, información y servicio a personas con discapacidad por el operador del servicio de terminal terrestre; viii. Deber de prever rampas y facilidades para el desplazamiento de personas con discapacidad por el operador del servicio de terminal terrestre, y ix. Regulación de sanciones por infracción o incumplimiento de medidas afirmativas.

En el transporte urbano, se adoptaron las siguientes medidas afirmativas relevantes: i. Asientos preferenciales señalizados próximos a las puertas de los vehículos (GAMLP, GAMEA, GAMCB, GAMSC); ii. Tarifa diferenciada (GAMLP, GAMCB, GAMSC); iii. Transporte Público Municipal Gratuito (GAMEA); iv. Obligación de los operadores y conductores de brindar un trato preferencial y educado (GAMCB, GAMSC); v. Obligaciones de incorporar el cupo de vehículos acondicionados para el uso de personas con discapacidad (GAMLP); vi. Obligaciones de los conductores de asistir a cursos de actualización y capacitación (GAMCB); vii. Servicio Gratuito de Transporte Escolar a Niñas, Niños y Adolescentes con Discapacidad en etapa escolar, y para sus tutores o responsables (GAMCB); viii. Obligación del operador de transporte escolar de realizar modificaciones del vehículo para la comodidad y seguridad de los usuarios (GAMCB); ix. Obligación de que los vehículos de transporte colectivo de 30 a 59 pasajeros tengan accesibilidad universal (GAMSC), y x. Regulación de infracciones por incumplimiento de medidas afirmativas, obligaciones y prohibiciones y sanciones (GAMLP, GAMEA, CAMCB, GAMSC).

Al respecto se puede establecer que el 100% de las entidades competentes en transporte urbano han regulado como medidas afirmativas para personas con discapacidad, los asientos preferenciales señalizados próximos a las puertas de los vehículos; el 75% sobre tarifa diferenciada, el 25% sobre transporte público municipal gratuito, el 50% sobre la obligación de los operadores y conductores de brindar un trato preferencial y educado, el 25% de la obligación de incorporar el cupo de vehículos acondicionados para el uso de personas con discapacidad, el 25% de la obligación de los conductores de asistir a cursos de actualización y capacitación, el 25% sobre Servicio Gratuito de Transporte Escolar a Niñas, Niños y Adolescentes con Discapacidad en etapa escolar, para sus tutores y/o responsables, así también sobre la obligación del operador de transporte escolar de realizar modificaciones al vehículo para la comodidad y seguridad de las y los usuarios, el 25% referente a la obligación de que los vehículos de transporte colectivo de 30 a 59 pasajeros tengan accesibilidad universal, y el 100% ha regulado sobre infracciones por incumplimiento de medidas afirmativas, obligaciones y prohibiciones y respecto a sanciones.

No obstante, entre tanto no se garantice de forma integral accesibilidad física, comunicacional y actitudinal de las personas con discapacidad al servicio público de transporte, como se ha analizado en el presente informe, las medidas asumidas van a ser siempre insuficientes para asegurar servicios públicos de transporte inclusivo que permitan su libre movilidad para el ejercicio de otros derechos y su plena inclusión en los diferentes ámbitos de vida social.

Tarifas diferenciadas para personas con discapacidad, una medida afirmativa normada en el servicio público de transporte, únicamente para personas con discapacidad grave y muy grave en el transporte interdepartamental y para toda la población con discapacidad en el transporte urbano

La situación de exclusión que atraviesan las personas con discapacidad en nuestro país, y la transición progresiva hacia la inclusión en la sociedad y su participación plena y efectiva en los diferentes ámbitos de la vida, ha generado que se encuentren en la mayoría de los casos en situación de pobreza; al respecto, el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en las Observaciones Finales al Informe Inicial del Estado Plurinacional de Bolivia, manifestó su preocupación respecto a que más del 80% de las personas con

discapacidad vivía en condiciones de pobreza o pobreza extrema, y recomendó al Estado que tome medidas para garantizar un nivel de vida adecuado a las personas con discapacidad y sus familias²⁵².

La CDPCD establece como obligación de los Estados parte a adoptar medidas efectivas para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad a precios asequibles²⁵³, a fin de garantizarles el acceso a los servicios de transporte con tarifas económicas-accesibles que puedan ser cubiertas por las personas, coadyuvando de tal forma a su inclusión a los diferentes espacios de vida.

La tarifa diferenciada para personas con discapacidad, es una medida afirmativa que tiene la finalidad de “combatir las desigualdades económicas que tienen las personas con discapacidad en relación a las personas sin discapacidad”²⁵⁴ debido a los costos adicionales de vida por causa de discapacidad, menores oportunidades laborales y de generación de recursos económicos.

Independientemente de la denominación asignada en las normas sobre transporte inclusivo, la necesidad de fortalecer y controlar los procesos y materiales en formatos accesibles para su difusión, así como la capacitación para su comprensión, en particular por los operadores de transporte, como medida afirmativa para la igualdad de oportunidades; en el desarrollo del informe se ha podido evidenciar que se ha regulado sobre tarifas diferenciadas para personas con discapacidad en el transporte público interdepartamental y urbano, en diferentes porcentajes y alcance.

Al respecto la Ley N° 165 ha establecido que el descuento alcanza únicamente a las personas con discapacidad grave y muy grave, aspecto que ha sido regulado en las normas sobre transporte interdepartamental, estableciendo un 50% de descuento de la tarifa máxima del servicio, así también se dispone que la misma no alcanza cuando se trate de viajes en delegación, aspecto que deberá ser determinado para su debida aplicación.

En ese sentido y considerando que las tarifas diferenciadas para personas con discapacidad grave y muy grave en el transporte interdepartamental, fueron adoptadas para combatir la desigualdad económica de las personas con discapacidad, éstas tarifas deberían alcanzar al menos a todas las personas con discapacidad que cuentan con carnet de discapacidad (en grado moderado en parte, grave y muy grave), toda vez que dichas personas independientemente de su grado de discapacidad son parte de esta población en situación de vulnerabilidad. En ese contexto es necesario que la Ley N° 165 sea modificada sobre el alcance del descuento en la tarifa diferenciada para personas con discapacidad y en consecuencia las disposiciones regulatorias sobre transporte interdepartamental, como ser, el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Terrestre de Pasajeros, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017 del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, Resolución Administrativa Regulatoria N° TR-0334/2010, de 1 de julio de 2010, sobre descuento en tarifas, y el Reglamento de Protección de los Derechos de Pasajeros y Usuarios de los Servicios de Transporte Automotor Público Terrestre y Terminales Terrestres, aprobada por Resolución Administrativa Regulatoria TR-0020/2011, de 14 de enero de 2011, éstas dos últimas emitidas por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte.

En el transporte municipal, se debe resaltar que el GAM de El Alto ha regulado una tarifa gratuita para personas con discapacidad previa presentación del carnet de discapacidad, es decir, en la actualidad para personas con discapacidad moderada en parte, grave y muy grave, aspecto que debe ser completado con la presentación del requisito del Carnet de Afiliación al IBC en el caso de personas con discapacidad visual.

252 Acápites 63 y 64 de las Observaciones Finales.

253 Artículo 20.b) de la CDPCD.

254 Organización Mundial de la Salud / Banco Mundial, Informe Mundial sobre la Discapacidad 2012, Pág. 11 y 12 [Menor Participación Económica](#). Las personas con discapacidad tienen más probabilidades de estar desempleadas, y generalmente ganan menos cuando trabajan. [Tasas más altas de pobreza](#). En consecuencia, las personas con discapacidad presentan tasas más altas de pobreza que las personas sin discapacidad. Las personas con discapacidad pueden tener costos adicionales de asistencia personal, atención médica o dispositivos auxiliares. En los países de ingresos bajos, las personas con discapacidad, en comparación con las personas sin discapacidad, tienen una probabilidad un 50% mayor de enfrentarse a gastos sanitarios ruinosos.

En los restantes municipios, se ha evidenciado que se disponen tarifas diferenciadas para todas las personas con discapacidad que cuenten con carnet de discapacidad, que si bien debe complementarse en algunos casos con el requisito específico citado para personas con discapacidad visual, es ponderable, que no se haya replicado en ningún caso la limitación de alcance para personas con discapacidad grave y muy grave y denota una comprensión adecuada de las medidas afirmativas que deben implementarse para posibilitar el acceso con igualdad de oportunidades de todas las personas con discapacidad. Finalmente, en el caso del GAM de Santa Cruz, debe garantizarse la tarifa diferenciada para la población con discapacidad, independientemente del principio de “Tarifa para poblaciones específicas”, que promueva el ejercicio del derecho al transporte público en condiciones de igualdad. En ese marco se puede señalar que el 100% de las Gobiernos Autónomos Municipales como entidades competentes en materia de transporte urbano, de manera específica han regulado una tarifa diferenciada para personas con discapacidad.

Apoyos para personas con discapacidad en el servicio público de transporte, una medida afirmativa que se debe regular, promover y asegurar

El Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en su Observación General N° 2, sobre Accesibilidad, señala que cuando se definan las normas de accesibilidad, los Estados partes deben tener en cuenta la diversidad de las personas con discapacidad y garantizar que se proporcione accesibilidad a las personas de ambos géneros, de todas las edades y con cualquier tipo de discapacidad. Parte de la tarea de tener en cuenta la diversidad de las personas con discapacidad al proporcionar la accesibilidad consiste en reconocer que algunas de ellas necesitan asistencia humana o animal para gozar de plena accesibilidad²⁵⁵.

El conjunto de apoyos para personas con discapacidad, tiene por finalidad generar igualdad de condiciones y oportunidades e incrementar el nivel de autonomía de las personas con discapacidad para su inclusión y el ejercicio de sus derechos. Dentro del sistema, para la materia que nos ocupa, los apoyos se pueden clasificar en apoyo personal, animal y técnico²⁵⁶.

El apoyo personal o humano²⁵⁷, consiste en un servicio o apoyo necesario que realiza una persona a otra en condición de discapacidad, para facilitar su existencia y su inclusión en la comunidad y para evitar su aislamiento o separación de ésta²⁵⁸ en ningún caso la personas que brindan apoyo pueden decidir por la persona asistida. El apoyo animal, consiste en la asistencia que brinda un animal, en su generalidad un can o perro adiestrado para dar apoyo físico y psicológico a personas que tengan algún tipo de discapacidad, lo que repercute positivamente en su autonomía y calidad de vida, pueden clasificarse en perros guía, perros señal y perros de servicio²⁵⁹. El apoyo técnico, llamado también ayuda técnica, es un producto, instrumento, equipo o sistema utilizado por una persona con discapacidad, para la realización de las tareas cotidianas, que incrementan el nivel de independencia y autonomía personal del usuario con discapacidad en su entorno²⁶⁰, estos pueden ser silla de ruedas, muletas, andaderas, bastones, procesadores de voz, audífonos, entre otros.

²⁵⁵ Acápite 29 de la Observación General N° 2.

²⁵⁶ Inciso b) Artículo 20 de la CDPCD.

²⁵⁷ Las personas que se dedican a la asistencia personal deben ser no intrusivas en la vida de los usuarios. Se debe dedicar la atención necesaria para la vida diaria. Un asistente personal debe ser, además de profesional (desde el punto de vista de la labor a desempeñar), una persona que no coarte la libertad ni las actividades del usuario. Un buen profesional de la asistencia personal debe saber cuándo estar y cuándo hacer como si no estuviera e incluso cuándo no estar. El resto de las funciones de un asistente personal de personas con discapacidad son: i. Realizar el aseo personal o hacer funciones de apoyo para el mismo; ii. Administrar alimentación o preparar para su ingesta por el usuario; iii. Administrar la medicación en caso necesario, y iv. Apoya para superar barreras arquitectónicas o ayuda para elegir a la persona con movilidad reducida una ruta alternativa. Traiectum Discapacidad en Movimiento, <https://traiectum.es/funciones-asistente-personal-para-personas-con-discapacidad/>

²⁵⁸ Art. 19.b) de la CDPCD

²⁵⁹ Universidad de Valladolid, Trabajo Fin de Máster en Rehabilitación Visual 2016-17, Auxiliares de movilidad en la discapacidad visual, Terapia asistida por perros: perros guía. Autor: Verónica García López. Tutor: Joaquín Herrera Medina, Pág. 25.

²⁶⁰ Asociación Gallega contra las Enfermedades Neuromusculares, Las Ayudas Técnicas esa Grandes Desconocidas Una Ayuda para la Promoción de la Autonomía, Pág. 3.

Dada la finalidad y la descripción precedente sobre asistencia personal o humana, es necesario que en los servicios públicos de transporte se diferencie el a. apoyo personal de personas con discapacidad en el transporte y b. el apoyo personal “circunstancial” que se brinda por parte de operadores, conductores, asistentes o población en general.

Los diferentes apoyos para personas con discapacidad están destinados a contribuir en la autonomía de las personas con discapacidad, en el caso particular, en el servicio público de transporte, por lo que es imprescindible que se desarrolle de manera integral el marco regulatorio al respecto en los servicios públicos de transporte interdepartamental y urbano.

De acuerdo al análisis realizado, se advirtió sobre apoyo personal que la Ley N° 165 y las normas de la ATT para transporte interdepartamental han establecido el trato preferencial a acompañantes de personas con discapacidad, y la obligación de que los prestadores de servicio público brinden asistencia necesaria en el ascenso y descenso de las personas con discapacidad, aspecto que debe complementarse y/o asegurarse con la obligación de que estas personas cuenten con capacitación sobre el servicio y formas efectivas de apoyo a personas con diferentes tipos de discapacidad. Esta disposición no ha sido replicada para el transporte urbano por ninguno de los gobiernos autónomos municipales, aunque se refieren al trato adecuado que alcanza la asistencia circunstancial, empero que debe ser brindada previa capacitación al respecto.

Sobre el alcance de la tarifa diferenciada a las personas que brindan asistencia personal a personas con discapacidad, en principio corresponde resaltar que el GAM de Cochabamba ha establecido que el servicio específico de transporte escolar gratuito que prestan para personas con discapacidad alcanza a las y los responsables de niñas, niños y adolescentes; respecto al transporte interdepartamental y transporte urbano en los municipios objeto de estudio, la regulación de la tarifa diferenciada no alcanza en ningún caso a las personas que prestan asistencia personal, es decir, que el 100% de las autoridades competentes en materia de transporte interdepartamental y transporte urbano no han establecido tarifas diferenciadas para asistentes personales de personas con discapacidad, a pesar de lo dispuesto en el Inciso d. del Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223, Ley General de la Persona con Discapacidad. Ahora bien, toda vez que en nuestro país la asistencia personal a personas con discapacidad se encuentra en proceso de implantación y posterior formalización como servicio público directo, delegado o mixto en el marco del derecho a la vida independiente y a ser incluidos en la comunidad, con las organizaciones de personas con discapacidad, así como a través de la formación académica certificada al efecto, la asistencia personal en muchos casos es brindada por padres, madres, tutores, hermanos u otras personas que les acompañan; en ese antecedente, es imperativo que el alcance sobre la tarifa diferenciada sea regulado de forma expresa por las autoridades de transporte, en el caso del transporte interdepartamental, considerando la naturaleza del transporte, el tiempo de viaje y en consecuencia de la tarifa, debería alcanzar a la o el asistente personal acreditado en el carnet de discapacidad, y en el caso del transporte urbano, de forma conjunta al trabajo que deben desarrollar mediante las unidades municipales especializadas de atención a la persona con discapacidad, el descuento tarifario debería alcanzar a asistentes personales debidamente acreditados.

Sobre asistencia animal, a diferencia de la anterior Ley de la Persona con Discapacidad N° 1678 que de forma expresa refería la permisibilidad en el transporte público, la Ley N° 165 y la Ley N° 223 omitieron su regulación expresa, este vacío normativo se replicó en la regulación del transporte interdepartamental y transporte urbano, es decir que en el 100% de las entidades competentes en materia de transporte interdepartamental y urbano objeto de la investigación no han desarrollado disposiciones sobre el transporte de animales que brindan asistencia a personas con discapacidad. La función de apoyo que cumplen los animales, constituye un servicio especializado, que no puede ser restringido ni interrumpido en los vehículos de servicio público de transporte, razón por la que debe regularse de forma expresa la permisibilidad de ingreso a los vehículos con asistencia animal, gratuidad y espacio prioritario y adecuado que les facilite cumplir la función de apoyo y acompañamiento para la cual fueron entrenados.

Como se ha referido, de la normativa de transporte urbano analizada, se advirtió que ningún gobierno autónomo municipal consultado reguló sobre el transporte de animales que brindan asistencia a personas con diferentes tipos de discapacidad, sin embargo de la revisión de la página web de información oficial del Servicio de Transporte Municipal de La Paz, se tiene que posibilitan el transporte de animales asistentes, aspecto que al no estar regulado evidencia dificultades en su aplicación, toda vez que se conoció una denuncia pública en la nota de prensa de 28 de febrero de 2018 de la Fundación para el Periodismo citada, que establece que una persona con discapacidad visual y su perro lazarillo, trataron de tomar un minibús en la ciudad de La Paz, pero que el conductor de servicio público no aceptada, hasta que en sexto intento se habría utilizado la coerción para que el conductor acepte, además la misma persona declaró que tuvo la misma negativa en el Bus Pumakatari²⁶¹.

Sobre apoyos técnicos de las y los usuarios con discapacidad, la Ley N° 165 estableció la gratuidad del traslado, aspecto que ha sido desarrollado en las normas sobre transporte interdepartamental. Respecto al transporte público urbano, el 100% de los Gobiernos Autónomos Municipales consultados han desarrollado normativa sobre gratuidad y manejo adecuado y prioritario, de apoyos técnicos de las y los usuarios con discapacidad, si bien por la naturaleza del servicio de transporte urbano, el tiempo de viaje y la regulación de los espacios preferenciales en asientos de las primeras filas de los vehículos, se posibilitaría el manejo cómodo de ayudas técnicas de fácil manipulación, como muletas, bastones, andaderas y otros; en el caso de silla de ruedas por ejemplo, deberá preverse espacios adecuados en los parámetros de las condiciones técnicas de accesibilidad y la regulación al efecto deberá ser expresa, a efectos de garantizar el traslado respetuoso de las ayudas técnicas, de manera gratuita y previendo el espacio prioritario y adecuado.

Discriminación por condición de discapacidad en los servicios públicos de transporte

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece que la discriminación por motivos de discapacidad, se entenderá a cualquier distinción, exclusión o restricción por motivo de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos y libertades humanas en los ámbitos políticos, económicos, social, cultural, civil o de otro tipo²⁶². El Inciso a. del Artículo 5 de la Ley N° 045, establece que se define discriminación "(...) a toda forma de distinción, exclusión, restricción o preferencia fundada en razón de (...) capacidades diferentes y/o discapacidad física, intelectual o sensorial (...), que tengan por objetivo o resultado anular o menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio, en condiciones de igualdad, de derechos humanos y libertades fundamentales reconocidos por la Constitución Política del Estado y el derecho internacional. No se considerará discriminación a las medidas de acción afirmativa".

El Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en su Observación General N° 2, respecto a Accesibilidad, ha señalado que la denegación de acceso al entorno físico, el transporte, la información y la comunicación, y los servicios abiertos al público constituyen un acto de discriminación por motivo de discapacidad prohibido en virtud del Artículo 5 de la Convención.

Por su parte el Comité sobre los Derechos Económicos, Políticos y Sociales de Naciones Unidas, en su Observación General 5, establece que la discriminación fundada en la discapacidad puede definirse como una discriminación que incluye toda distinción, exclusión, restricción o preferencia, o negativa de alojamiento razonable sobre la base de la discapacidad, cuyo efecto es anular u obstaculizar el reconocimiento, el disfrute o el ejercicio de derechos económicos, sociales o culturales. Mediante la negligencia, la ignorancia, los prejuicios y falsas suposiciones, así como mediante la exclusión, la distinción o la separación, las personas con discapacidad se ven muy a menudo imposibilitadas de ejercer sus derechos económicos, sociales o culturales sobre una base de igualdad con las personas que no tienen discapacidad.²⁶³

²⁶¹ En <https://fundacionperiodismo.org/la-paz-diversas-barreras-las-personas-discapacidad/> Consultado 17 de diciembre de 2019.

²⁶² Artículo 2, Definición "Discriminación por motivo de discapacidad" de la CDPCD.

²⁶³ Acápites 15 de la Observación General N° 5 del Comité DESC.

La obligación de los Estados partes de garantizar el acceso al entorno físico, el transporte, la información y la comunicación, y los servicios abiertos al público para las personas con discapacidad debe considerarse desde la perspectiva de la igualdad y la no discriminación.²⁶⁴ “Cuando definan las normas de accesibilidad, los Estados partes deben tener en cuenta la diversidad de las personas con discapacidad y garantizar que se proporcione accesibilidad a las personas de ambos géneros, de todas las edades y con cualquier tipo de discapacidad. Parte de la tarea de tener en cuenta la diversidad de las personas con discapacidad al proporcionar la accesibilidad consiste en reconocer que algunas de ellas necesitan asistencia humana o animal para gozar de plena accesibilidad. Debe estipularse, por ejemplo, que prohibir la entrada de perros guía en un edificio o un espacio abierto constituiría un acto prohibido de discriminación por motivo de discapacidad”.

Desde el enfoque social de la discapacidad, que reconoce como uno de los factores causantes de la discapacidad a las barreras del entorno y que estas deben ser eliminadas para no generar exclusión, se puede colegir que el servicio público de transporte que se brinda por el Estado, de forma directa, indirecta o delegada, o mixta, que no cuente con condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, genera su exclusión y en consecuencia discriminación indirecta para esta población, debido a que impide el acceso al servicio o su acceso no se brinda en condiciones de igualdad con el resto de las personas.

En ese entendido, la negación del servicio por la falta de accesibilidad en el vehículo de servicio público de transporte, debido a la ausencia de normas que regulen su obligatoriedad y los estándares y parámetros técnicos para brindar el servicio en condiciones adecuadas, a pesar de estar basadas en el principio de universalidad y accesibilidad, y en algunos casos, disponer la obligatoriedad de cumplimiento de estándares técnicos generales, constituye una forma indirecta de discriminación “que significa que las leyes, las políticas o las prácticas son neutras en apariencia, pero perjudican de manera desproporcionada a las personas con discapacidad. Se produce cuando una oportunidad, que en apariencia es accesible, en realidad excluye a ciertas personas debido a que su condición no les permite beneficiarse de ella. Análogamente, se puede decir que si se convoca a un candidato con movilidad reducida a una entrevista de trabajo en una oficina situada en la segunda planta de un edificio sin ascensor, se encontrará en una situación de desigualdad, aunque haya sido admitido a la entrevista.”²⁶⁵

Sumado a esto, la ausencia de instrumentos de planificación, que garanticen gradualmente la accesibilidad al servicio público de transporte, normas específicas sobre asistencia personal y animal, debilidades en los procesos de información, capacitación y sensibilización, confirma que el Estado, mediante las diferentes autoridades competentes, que corresponden de acuerdo al análisis, indirectamente profundizan la exclusión de las personas con discapacidad y en consecuencia generan discriminación indirecta en el acceso al servicio público de transporte.

El Numeral 13 de la citada Observación General N° 2, establece que “las personas con discapacidad deben tener igualdad de acceso a todos los bienes, productos y servicios abiertos al público o de uso público de una manera que garantice su acceso efectivo y en condiciones de igualdad y respete su dignidad. Este enfoque se basa en la prohibición de la discriminación; la denegación de acceso debe considerarse un acto discriminatorio, independientemente de que quien lo cometa sea una entidad pública o privada. Debe asegurarse la accesibilidad a todas las personas con discapacidad, con independencia del tipo de deficiencia”.

La discriminación, *de jure* o *de facto*, contra las personas con discapacidad existe desde hace mucho tiempo y reviste formas diversas, que van desde la discriminación directa, a formas más “sutiles” de discriminación, como por la segregación y el aislamiento conseguidos mediante la imposición de impedimentos físicos y sociales²⁶⁶, como se genera ante la ausencia de vehículos accesibles para personas con discapacidad, que cuentan con impedimentos físicos para esta población, principalmente a personas usuarias de sillas de ruedas.

²⁶⁴ OG N° 2, Numeral 34

²⁶⁵ Observación General N° 6, de Igualdad y No Discriminación, del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas. Acápites 18.b

²⁶⁶ Acápites 15 de la Observación General N° 15 del Comité de Derechos Económicos, Políticos y Sociales de Naciones Unidas

El acápite 29 de la Observación General N° 2 del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad ya citado, ha establecido que la denegación de acceso al servicio de transporte público debe estar claramente definida como un acto de discriminación prohibido, y que las personas con discapacidad a quienes se haya denegado el acceso al transporte abierto al público deben disponer de recursos jurídicos efectivos²⁶⁷.

Al respecto, en materia de transporte interdepartamental se ha establecido como infracción, la negativa sistemática e indebida, de provisión del servicio o prácticas discriminatorias con respecto a la usuaria y el usuario²⁶⁸; se prohíbe la discriminación de tipo racial, política, religiosa, nacionalidad o de cualquier otra índole²⁶⁹, y se establece como infracción las acciones discriminatorias y su negativa a la provisión del servicio²⁷⁰.

En las normas municipales analizadas se advierte que el GAM de La Paz, reconoce el derecho a acceder al servicio público de transporte urbano, en todas sus modalidades, sin ser objeto de discriminación alguna²⁷¹. El GAM de El Alto, determina la obligación de los conductores que prestan servicio público de transporte de respetar los derechos de los usuarios y prestar el servicio a los ciudadanos sin discriminación de ninguna índole²⁷², y el GAM de Santa Cruz, establece como derechos de las y los usuarios, a no ser objeto de actos de racismo y toda forma de discriminación en el marco de la Constitución Política del Estado, tratados internacionales de DDHH y demás normativa vigente²⁷³. En tanto el GAM de Cochabamba no ha regulado al respecto, sin embargo, de forma supletoria la Ley N° 165 es aplicable; en ese marco, se puede señalar que el 75% de los Gobiernos Autónomos Municipales involucrados en la presente investigación, en el marco de sus competencias exclusivas en materia de transporte urbano, de manera general han establecido disposiciones para la protección de usuarias y usuarios de actos de discriminación, en tanto el 25% no ha regulado al respecto.

En ese entendido, se advierte que de manera general se ha regulado en algunos casos como derecho de las y los usuarios de no sufrir discriminación de ninguna índole y en otros como una prohibición de la prestación del servicio sin discriminación de tipo racial, política, religiosa, nacionalidad o por otras causas no especificadas; aspectos que posibilitarían la sustanciación de casos de discriminación por razones de discapacidad cuando exista una conducta o acción directa, por ejemplo del operador de transporte, que con una acción impida el acceso al servicio de una persona con discapacidad, empero, podría generarse su inaplicación, cuando la negativa de acceso al servicio no sea por acción, sino de manera indirecta, por la falta de condiciones de accesibilidad del vehículo que brinda servicio público de transporte, ante la ausencia de regulación al respecto por el 100% de las autoridades competentes en materia de transporte interdepartamental y urbano y falta de obligación y verificación de las mismas para autorizar la prestación del servicio; afirmación que se condice con la información relevada respecto a que en el 100% de las autoridades consultadas no se han registrado denuncias sobre vulneración de derechos de personas con discapacidad en el servicio público de transporte.

En ese sentido y tomando en cuenta que el servicio de transporte público en un servicio esencial que permite a las personas movilizarse libremente a su fuentes laborales, unidades educativas, hospitales, espacios de cultura, recreación, deporte y otros para el desarrollo personal, familiar y social, es indispensable que la negación a dicho servicio sea incorporada de manera expresa como acto de discriminación por condición de discapacidad en el ordenamiento jurídico de la materia, conforme ha recomendado el Comité sobre Derechos de Personas con Discapacidad de Naciones Unidas.

²⁶⁷ Acápite 29 de la Observación General N° 2 de Accesibilidad, del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas.

²⁶⁸ El Artículo 139 de la Ley N° 165.

²⁶⁹ Artículo 76 del Reglamento Regulatorio para la modalidad de Transporte Terrestre de Pasajeros, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 266 del MOPSV.

²⁷⁰ el Artículo 10.III.3 del Reglamento de Infracciones y Sanciones para el Servicio de Transporte Automotor Público Interdepartamental de Pasajeros, Resolución Administrativa Regulatoria N° ATT-DJ-RA TR 0303/2011, de la ATT.

²⁷¹ Artículo 22.I. de Ley Municipal Autónoma N° 209 para las Personas con Discapacidad del GAMLP.

²⁷² Artículos 46.II y Art. 59.II de Ley Municipal de Transporte y Movilidad Urbana N° 010/2013 del GAMEA.

²⁷³ Artículo 263.3 del Reglamento de la Ley Autónoma Municipal General de Movilidad Urbana Integral, Sostenible y Segura, aprobado por Decreto Municipal N° 032 de GAMSC.

Por otra parte, en el estudio se evidenció que si bien se han positivado infracciones generales y específicas que afectan los derechos de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte, el CONALPEDIS como entidad de defensa de los derechos de las personas con discapacidad ni ninguna de las autoridades competentes de transporte han reportado registros de denuncias sobre negación de acceso al servicio, ausencia de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad u otras respecto a las medidas afirmativas reguladas, prohibiciones y obligaciones, es decir, que en el 100% de las entidades competentes de transporte interdepartamental y urbano, no se han registrado denuncias de infracciones y en consecuencia no se han sustanciado denuncias ni se han impuesto sanciones; aspecto que permite inferir que es necesario el fortalecimiento de mecanismos accesibles, sencillos y efectivos para la recepción y tratamiento de quejas o denuncias para su reparación jurídica y resarcimiento, así como de información a personas con discapacidad al respecto que proyecte una cultura de denuncia en las usuarias y usuarios de transporte con diferentes tipos de discapacidad para la deconstrucción de las barreras físicas, comunicacionales y actitudinales en el servicio público de transporte.

2. CONCLUSIONES

2.1. Se ha evidenciado una falta de conocimiento sobre la terminología respetuosa de derechos para referirse a las personas con discapacidad y el enfoque social de la discapacidad, en las normas nacionales y subnacionales analizadas y documentos administrativos emitidos por las autoridades competentes en transporte interdepartamental y urbano objeto de la investigación, en las que se incluyen, denominaciones como: “discapacitados y discapacitadas”, “personas con capacidades especiales” y “personas con capacidades diferentes”, términos contrarios a la dignidad inherente de las personas con discapacidad, además incompatibles con la Constitución Política del Estado, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad y la Ley N° 223, Ley General para Personas con Discapacidad.

2.2. Las autoridades de transporte y regulación del transporte interdepartamental y el 100% de las autoridades de transporte urbano objeto de la investigación defensorial, no han emitido normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, exigibles y sujetas a verificación, que garanticen el ejercicio del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte de esta población en situación de vulnerabilidad.

2.3. Las autoridades de transporte y regulación de transporte interdepartamental y el 50% de las autoridades competentes municipales objeto de la investigación, no contemplan en sus normas la obligación de cumplir con condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad para la otorgación de autorizaciones de operación para la prestación del servicio público de transporte urbano autorizado o de forma indirecta, el 25% establece la obligatoriedad en una modalidad de transporte y 25% ha regulado que un cupo de vehículos autorizados contemple condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad.

2.4. La ausencia de regulación de condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad y la obligatoriedad de que los vehículos de servicio público de transporte cumplan con las mismas, vulnera el derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte y movilidad personal de las personas con discapacidad, principalmente usuarias de silla de ruedas, por la imposibilidad de su uso para moverse libremente y de forma autónoma a su fuentes laborales, unidades educativas, hospitales, espacios de cultura, recreación, deporte y otros para su desarrollo personal, familiar y social, constituyendo a su vez una forma de discriminación indirecta por condición de discapacidad.

2.5. Las autoridades de transporte interdepartamental y urbano, no cuentan con instrumentos de planificación, para la otorgación progresiva de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad en el servicio público de transporte, no obstante de que tienen la responsabilidad de otorgar condiciones de accesibilidad de

forma progresiva y deberes legales específicos para la elaboración e implementación de planes y programas al efecto.

2.6. Si bien se han desarrollado medidas afirmativas para personas con discapacidad en el servicio público de transporte interdepartamental y urbano, como tarifas diferenciadas y asientos preferenciales, se ha evidenciado que existe falta de conocimiento sobre el enfoque social de la discapacidad y el objetivo de las medidas afirmativas que se deben otorgar por el Estado para la igualdad de condiciones para el ejercicio de los derechos de las poblaciones en situación de vulnerabilidad, como la población con discapacidad. Desde la concepción y denominación en las medidas que se regularon para el transporte interdepartamental y urbano y respecto al alcance diferenciado en el caso de la tarifa aplicable únicamente para personas con discapacidad grave y muy grave en el transporte interdepartamental.

2.7. En el servicio de transporte interdepartamental se ha regulado de forma parcial asistencia personal y traslado de ayudas técnicas para personas con discapacidad, medidas que no se han replicado para el transporte urbano por el 100% de las autoridades competentes municipales objeto de la intervención defensorial; así también, en el transporte interdepartamental y el 100% de las autoridades competentes de transporte urbano objeto de la investigación se ha omitido regular el transporte de animales que brindan apoyo a personas con discapacidad, como perros guías, perros señal y perros de asistencia; en ambos casos, es decir, transporte interdepartamental y transporte urbano, no se ha regulado tarifa diferenciada para acompañantes o personas que brindan asistencia personal a pasajeros con discapacidad. La asistencia humana y animal es fundamental para el ejercicio de derechos de las personas con discapacidad, en particular para el ejercicio del derecho a la movilidad humana y a la accesibilidad en el servicio público de transporte.

2.8. En el transporte público interdepartamental y urbano se han positivado infracciones generales y específicas que afectan los derechos de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte, sin embargo ninguna de las entidades de defensa de los derechos de las personas con discapacidad, la autoridad competente de transporte interdepartamental ni el 100% de las autoridades competentes de transporte urbano objeto de la investigación, han reportado registros de denuncias sobre negación de acceso al servicio, ausencia de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad u otras relacionadas, lo que evidencia la necesidad de fortalecer mecanismos accesibles, sencillos y efectivos para la recepción y tratamiento quejas o denuncias para su reparación jurídica y resarcimiento.

2.9. Se ha evidenciado que las entidades de promoción y defensa de los derechos de las personas con discapacidad, la autoridad competente de transporte interdepartamental y el 100% de las autoridades competentes de transporte urbano objeto de la investigación han desarrollado exiguas actividades de información, capacitación, sensibilización y concientización sobre el transporte público inclusivo para personas con discapacidad, a los actores involucrados, como son la población en general, operadores de transporte y conductores y conductoras, así como a la población con discapacidad, para la eliminación progresiva de barreras físicas, comunicacionales y actitudinales. Asimismo, en los casos de la ATT y GAMEA que han remitido material de difusión al respecto, se ha evidenciado que no se considera la elaboración de materiales en formatos accesibles para las personas con diferentes tipos de discapacidad.

2.10 Tomando en cuenta que en la intervención defensorial sobre el transporte público inclusivo para personas con discapacidad, con relación al transporte urbano, en los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz, Santa Cruz, Cochabamba y El Alto, municipios que cuentan con mayor población y con diferentes normativas autonómicas emitidas en el marco de sus competencias, en las cuales, se han advertido debilidades normativas y diversas regulaciones efectuadas con enfoque asistencialista en la materia, permite presumir que el resto de los Gobiernos Autónomos Municipales del país, se encuentran en igual o peor situación, razón por la cual, es importante que la Federación de Asociaciones Municipales en coordinación los Gobiernos Municipales tomen en cuenta los resultados de la intervención, el análisis y las conclusiones contenidas en el presente informe

defensorial, para regular el transporte urbano inclusivo con enfoque social de la discapacidad y de derechos humanos de las personas con discapacidad.

3. PLANTEAMIENTOS DEFENSORIALES

La Defensora del Pueblo a.i., en uso de las atribuciones conferidas en los Incisos 3 y 5 del Artículo 222 de la Constitución Política del Estado, así como en el Numeral 3 del Artículo 5 y Artículos 24, 25, 26 y 27 la Ley N° 870 de 13 de diciembre de 2016, Ley del Defensor del Pueblo, resuelve:

RECOMENDACIONES

A la Asamblea Legislativa Plurinacional, al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes y a los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz, El Alto, Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra

En el marco del Artículo 70, Numeral 3 del Artículo 158 y Numeral 2 Parágrafo I del Artículo 162, Numeral 32 del Parágrafo II del Artículo 298, Numeral 39 Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado, Artículos 20, 25 y 31 de la Ley N° 165, Inciso g. Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223, Inciso I. del Artículo 70 del Decreto Supremo N° 29894 e Inciso d. del Artículo 17 del Decreto Supremo N° 071:

- Modificar en las normas emitidas sobre transporte y discapacidad, la terminología de “discapacitados - discapacitadas”, “personas con capacidades especiales” y “personas con capacidades diferentes”, empleadas para referirse a personas con discapacidad.

Al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes y a los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz, El Alto, Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra

En el marco del Artículo 70, Numeral 32 del Parágrafo II del Artículo 298 y Numeral 39 Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado, Artículo 17 de la Ley N° 223 y Artículos 20, 25, 31 y 101 de la Ley N° 165 (Tal vez normas de difusión de cada GAM):

- Solicitar a los medios masivos de comunicación audiovisual o impresa, locales y nacionales según corresponda, espacios gratuitos para la difusión de mensajes, spots, cuñas radiales u otros, sobre la prestación del servicio público de transporte para personas con discapacidad y el derecho a la accesibilidad en el servicio de público de transporte para esta población en situación de vulnerabilidad, dirigido a toda la población en general para la eliminación de barreras comunicacionales y actitudinales y en formatos accesibles para las personas con discapacidad.

A la Asamblea Legislativa Plurinacional

En el marco de los Artículos 70 y 71, Numeral 3 del Artículo 158 y Numeral 2 Parágrafo I del Artículo 162 de la Constitución Política del Estado, Artículo 17 de la Ley N° 223 e Incisos a. y j. del Artículo 6 de la Ley N° 165.

- Proponer la modificación del Artículo 49 de la Ley N° 165, ampliando el alcance de la tarifa diferenciada para todas las personas con discapacidad, considerando que esta medida afirmativa debe aplicarse a todas las personas con discapacidad sin distinción, para el ejercicio del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte en igualdad de condiciones.

- Proponer la modificación del Artículo 118 de la Ley N° 165, con la incorporación de la permisibilidad de ingreso, gratuidad de traslado y otorgación de condiciones adecuadas para el servicio de apoyo de la asistencia animal de personas con discapacidad.
- Proponer la modificación de los Artículos 121 y 122 de la Ley N° 165, diferenciando con claridad cuando se trate de una persona con discapacidad y una persona enferma, considerando que la discapacidad no constituye una enfermedad.
- Proponer la modificación del Inciso c. del Artículo 227 de la Ley N° 165, interponiendo la condición de persona a la terminología sobre poblaciones en situación de vulnerabilidad, es decir: *personas adultas mayores, personas con discapacidad, niñas, niños y adolescentes y otros.*
- Proponer la modificación del nombre jurídico del Artículo 49 de la Ley N° 165 como “Tarifa Diferenciada” considerando que la medida afirmativa tiene la finalidad de otorgar condiciones de igualdad para el ejercicio de un derecho y no debe concebirse desde la solidaridad en el marco del respeto de los derechos de las personas con discapacidad. Asimismo, modificar el artículo referido, ampliando el alcance de la medida afirmativa de tarifa diferenciada a la persona que brinda asistencia personal a las personas con discapacidad, en el transporte interdepartamental, considerando la finalidad del servicio y el costo adicional de vida que representa la condición de discapacidad.

Al Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional

En el marco de los párrafos II y III del Artículo 71 de la Constitución Política del Estado, Artículo 17 y Parágrafo I del Artículo 37 de la Ley N° 223, Numeral 3 del Artículo 12 de la Ley N° 777, Incisos a. y j. del Artículo 6 de la Ley N° 165 e Inciso k. del Artículo 80, del Decreto Supremo N° 29894, modificado parcialmente por los Decretos Supremos N° 3058 y N° 3070.

- Elaborar y aprobar el Plan Multisectorial para el Desarrollo Integral de las Personas con Discapacidad, que contenga líneas de acción sobre transporte inclusivo, con metas y plazos medibles, así como con asignación de presupuesto suficiente para su implementación, que de manera gradual garantice el ejercicio pleno del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte de las personas con discapacidad.
- Formular, dirigir y concertar políticas, normas, planes, programas y proyectos, en coordinación con las autoridades de transporte de los niveles nacional y municipal de gobierno, para el cumplimiento del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte de las personas con discapacidad.

Al Comité Nacional de la Persona con Discapacidad – CONALPEDIS

En el marco de los Parágrafos II y III del Artículo 71 de la Constitución Política del Estado, los artículos 17, 45, Parágrafo I del Artículo 37 e Incisos a., d., e., h. i. y l. del Artículo 46 de la Ley N° 223, Incisos a. y j. del Artículo 6 de la Ley N° 165 y los incisos i. y n. del Artículo 7 del Decreto Supremo N° 1457.

- Promover y asesorar la elaboración y aprobación del Plan Multisectorial para el Desarrollo Integral de las Personas con Discapacidad, que contenga líneas de acción sobre transporte inclusivo, con metas y plazos medibles, así como con asignación de presupuesto suficiente para su implementación, que de manera gradual garantice el ejercicio pleno del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte de las personas con discapacidad.
- Promover y desarrollar campañas de información, sensibilización y concienciación a todos los actores involucrados en el transporte público, en particular, a operadores del servicio público de transporte, sobre el respeto a los derechos de las personas con discapacidad, en el marco de una cultura de dignidad, respeto e inclusión social.

- Promover el cumplimiento del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte de las personas con discapacidad, ante las autoridades de transporte de los niveles nacional y municipal de gobierno, en coordinación con el Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional.
- Contar con reglamento de atención, seguimiento y evaluación, protocolos de atención y un sistema de registro y procesamiento de denuncias de afectación de derechos de personas con discapacidad.

Al Consejo Sectorial de Transportes

En el marco del Artículo 17 de la Ley N° 223, Incisos a. y j. del Artículo 6 e Inciso e. del Artículo 55 de la Ley N° 165.

- Desarrollar acciones para compatibilizar la normativa de alcance nacional sobre transporte inclusivo de personas con discapacidad, con la normativa emitida por los gobiernos autónomos municipales, en particular, parámetros y estándares técnicos y de calidad para garantizar condiciones de accesibilidad a las personas con los diferentes tipos de discapacidad al servicio público de transporte

Al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

En el marco de los párrafos I y II del Artículo 71 de la Constitución Política del Estado, Artículos 17 y 43 de la Ley N° 223, Incisos a. y j. del Artículo 6, Inciso a. del Artículo 17, Artículos 20, 25 y 40 de la Ley N° 165 e incisos i. y l. del Artículo 70 del Decreto Supremo N° 29894.

- Incorporar en las normas sobre autorizaciones de los títulos habilitantes y todo instrumento normativo de los servicios de transporte terrestre, el requisito indispensable de contar con condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad.
- Modificar el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Terrestre de Pasajeros, de acuerdo a siguiente detalle.
- Incorporar la obligatoriedad de que los operadores de transporte brinden condiciones de accesibilidad física y comunicacional para la prestación del servicio público de transporte.
- Incorporar la prohibición de discriminación por condición de discapacidad, en el Artículo 76.
- Ampliar el alcance de los descuentos y tarifa diferenciada, a todas las personas con discapacidad, y personas que brindan asistencia personal a personas con discapacidad, en los Artículos 17 y 78.d.
- Definición sobre cantidad de personas para considerar viajes en delegación y grupos colectivos, en los Artículos 10 y 17.
- Desarrollar la normativa reglamentaria de las disposiciones sobre trato y atención preferencial, espacios o asientos preferenciales para personas con discapacidad, gratuidad, cuidado en el manejo y traslado de las ayudas técnicas de personas con discapacidad, entre otras, sillas de ruedas y andaderas, contenidas en la Ley N° 165, debiendo incorporar de forma expresa asistencia animal.
- Incorporar en el Artículo 67 como parte del programa educativo mínimo para los conductores y demás equipo de conducción, capacitación y sensibilización sobre derechos, buen trato y formas de relacionamiento y asistencia a poblaciones en situación de vulnerabilidad, dentro de las cuales se encuentran las personas con discapacidad.
- Regular que el destino de las multas por infracciones en el servicio público de transporte por incumplimiento de medidas afirmativas, obligaciones y/o prohibiciones reguladas para personas con discapacidad, sean destinadas a planes, proyectos y acciones para el transporte inclusivo de esta población, en el marco del Artículo 40 de la Ley N° 165.

- Ajustar la Guía Nacional de las 17 Normas Bolivianas sobre “Accesibilidad de las Personas con Discapacidad al Medio Físico” en el marco de la accesibilidad y diseño universal, incorporando disposiciones sobre condiciones de accesibilidad en el transporte.

Al Viceministerio de Transporte del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

En el marco del Artículo 70 y Parágrafos I y II del Artículo 71 de la Constitución Política del Estado, Artículo 17 de la Ley N° 223, incisos a. y j. del Artículo 6, artículos 52 y 55 de la Ley N° 165 e incisos c., l. y t. del Artículo 71 del Decreto Supremo N° 29894.

- Proponer la modificación de la terminología de “discapacitados”, “personas con capacidades especiales” y “personas con capacidades diferentes”, empleadas para referirse a personas con discapacidad en las normas emitidas sobre transporte.
- Proponer una norma específica de parámetros y estándares técnicos y de calidad con referencia a la accesibilidad al servicio público de transporte por personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad.
- Verificar el cumplimiento de condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad, para el registro de operadores de transporte y otorgación de Tarjetas de Operaciones para el servicio de transporte terrestre.
- Impulsar en el Consejo de Coordinación Sectorial de Transporte i. la elaboración del Plan Nacional Sectorial de Transporte, que contenga enfoque de discapacidad y asegure de manera gradual a las personas con discapacidad el ejercicio del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte, ii. acciones de coordinación con las entidades territoriales autónomas para la formulación de programas municipales de transporte, con enfoque de discapacidad y iii. el análisis y elaboración de una propuesta de norma específica de alcance nacional sobre condiciones de accesibilidad para personas con los diferentes tipos de discapacidad en la modalidad de transporte terrestre de pasajeros.

A la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT

En el marco del Artículo 71 de la Constitución Política del Estado, Artículo 17 e Inciso d. del Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223, incisos a. y j. del Artículo 6, Artículo 31, Parágrafo III del Artículo 34, artículos 36 y 231 de la Ley N° 165, Ley de 22 de enero de 1957, Inciso d. y e. del Artículo 17 del Decreto Supremo N° 071 y Artículo 34 del Decreto Supremo 1893.

- Ajustar la R.A. Regulatoria N° TR-0334/2010, sobre tarifas preferenciales de transporte interdepartamental para personas con discapacidad, respecto al alcance a todas las personas con discapacidad y a asistentes personales.
- Incorporar en la R.A. Regulatoria N° TR-0334/2010 como requisito para la aplicación al descuento en la tarifa de transporte interdepartamental, el Carnet de Afiliación al IBC, en caso de personas con discapacidad visual.
- Incorporar en el Reglamento de Infracciones y Sanciones para el Servicio de Transporte Automotor Público Interdepartamental de Pasajeros, aprobado mediante R.A. Regulatoria N° ATT-DJ-RA TR 0303/2011, conductas prohibidas específicas y sanciones, respecto al incumplimiento de medidas afirmativas, obligaciones y prohibiciones reguladas para personas con discapacidad en el servicio público de transporte.
- Modificar el Reglamento de Protección de los Derechos de Pasajeros y Usuarios de los Servicios de Transporte Automotor Público Terrestre y Terminales Terrestres, aprobada por la ATT, mediante R.A. Regulatoria TR-0020/2011, conforme a lo siguiente:

- Artículo 93: Modificar “trato especial” por trato preferente, digno y adecuado a las personas con discapacidad, de acuerdo a sus necesidades.
- Artículo 94: Incorporar consulta y coordinación con la persona con discapacidad para determinar el embarque y desembarque del vehículo.
- Artículos 97 y 98: Modificar la equiparación que se hace de personas enfermas y personas con discapacidad.
- Artículo 97: Incorporar transporte gratuito y prioritario de animales que prestan asistencia a personas con discapacidad.
- Incorporar en el Régimen de Estándares Técnicos para Buses de Servicios de Transporte Terrestre Interdepartamental de Pasajeros y el Acta de Inspección de Estándares de Calidad y Seguridad, aprobados mediante R. A. Regulatoria ATT-DJ-RAR-TR LP 25/2018, disposiciones sobre condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad.
- Incorporar en el Régimen de Estándares Técnicos para la Prestación del Servicio Público de Terminal Terrestre de Buses de alcance interdepartamental e internacional, aprobado mediante la R.A. Regulatoria ATT-DJ-RAR-TR LP 32/2018, disposiciones sobre condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad, en toda la infraestructura, espacios y ambientes de las terminales terrestres de buses de alcance interdepartamental e internacional.
- Implementar procesos de control, supervisión, fiscalización y sanción, en el servicio público de transporte, a través de mecanismos, procedimientos, instrumentos y recursos humanos suficientes, enfocándose principalmente al cumplimiento del régimen tarifario vigente, estándares de calidad, comodidad y seguridad, que incluyan condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad y todas las medidas afirmativas, obligaciones y prohibiciones establecidas, para garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte de las personas con discapacidad.
- Implementar mecanismos de protección de los derechos de las usuarias y los usuarios con discapacidad mediante el conocimiento, procesamiento y sanción de denuncias y reclamaciones sobre vulneración de normativa destinada a garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte en condiciones de igualdad de esta población en situación de vulnerabilidad; así como mediante el fortalecimiento y difusión de mecanismos accesibles, sencillos y eficaces para denunciar posibles vulneraciones a derechos de personas con discapacidad en la prestación de este servicio público.
- Promover y desarrollar procesos de información, capacitación, sensibilización y concienciación a todos los actores involucrados en el transporte público, en particular, a operadores del servicio público de transporte, sobre las medidas adoptadas para personas con discapacidad y el respeto a los derechos de esta población, en el marco de una cultura de dignidad, respeto e inclusión social. Asimismo, elaborar material al respecto, en formatos accesibles a todas las personas con discapacidad.
- Difundir material informativo sobre derechos de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte, medidas afirmativas adoptadas, obligaciones y prohibiciones sobre transporte inclusivo, dirigido a la población en general, a los operadores del servicio público de transporte en particular y en formatos accesibles para las personas con los diferentes tipos de discapacidad.

Al Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

En el marco del Artículo 71 y numerales 18 y 39 del Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado, Artículos 17, 37, 42 y 43 y Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223, incisos a. y j. del Artículo 6, Inciso c. del Artículo 17, Artículo 25, Parágrafo III del Artículo 34, Artículos 36 y 231 de la Ley N° 165 y Ley de 22 de enero de 1957.

Normas municipales del GAMLP

En el marco de los incisos a y c. del Artículo 5, Parágrafo I del Artículo 22 y párrafos I y II del Artículo 23 de la Ley Municipal Autónoma N° 209, Inciso a. del Parágrafo I del Artículo 10 e incisos a., b., c. y d. del Parágrafo I del Artículo 11, Parágrafo III del Artículo 16 e Inciso n. del Artículo 51 de la Ley Municipal Autónoma N° 15, Artículo 4 de la Ley Autónoma Municipal N° 071, Artículo 4 y Parágrafo III del Artículo 28 del Decreto Municipal N° 32/2017, Inciso a. del Artículo 5 del Decreto Municipal N° 15/2012 y Artículos 19 y 63 del Decreto Municipal N° 24/2014.

- Modificar la Ley Municipal Autónoma de Transporte y Tránsito Urbano N° 15, de acuerdo a lo siguiente:
- Artículo 100.II.j.: Modificar la infracción gravísima como “negativa de transportar personas con discapacidad”.
- Artículo 51 m. o. y n.: Modificar el alcance para todas las personas con discapacidad física-motora, visual, auditiva, psíquica o mental, intelectual y múltiple.
- Incorporar disposiciones que aseguren condiciones de accesibilidad integral a personas con discapacidad en el servicio de transporte indirecto, entre otros, condiciones técnicas de accesibilidad física, tarifas diferenciadas para las personas con discapacidad, asistencia personal y animal y disposiciones sobre accesibilidad comunicacional.
- Incorporar en la Ley Municipal Autónoma N° 209 para las Personas con Discapacidad, disposiciones que aseguren condiciones técnicas de accesibilidad en el servicio público de transporte, tarifas diferenciadas para las personas que brindan apoyo personal a personas con discapacidad y permisibilidad y espacio adecuado para el acceso al vehículo con asistencia animal (perros lazarillos o guía, perros de servicio y perros señal).
- Modificar el Parágrafo II del Artículo 28 del Decreto Municipal N° 32/2017, que en el marco del enfoque asistencialista establece como indispensable que las personas con discapacidad reciban colaboración; estableciendo en el marco del respeto de los derechos de esta población, que dependerá de acuerdo a la necesidad, determinación y solicitud de la persona con discapacidad.
- Incorporar en el Parágrafo V del Artículo 28 del Decreto Municipal N° 32/2017 que el espacio exclusivo aplica también para vehículos conducidos por personas con discapacidad.
- Incorporar en la Resolución Ejecutiva N° 051/2016, el Carnet de Afiliación al IBC, en el caso de personas con discapacidad visual, como requisito para acceder a la tarifa diferenciada.
- Incorporar en el Decreto Municipal N° 34/2018, contravenciones específicas que afectan los derechos de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte, como trato inadecuado, discriminación por condición de discapacidad y otras relacionadas a las medidas afirmativas, obligaciones y prohibiciones establecidas para la población con discapacidad y en particular, por la ausencia de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad en los vehículos que prestan servicios públicos de transporte; así también, disponer que el destino de las multas por contravenciones que afecten derechos de personas con discapacidad, sean empleados para planes, programas y acciones sobre transporte inclusivo de personas con discapacidad.
- Emitir una norma técnica de parámetros y estándares técnicos y de calidad de condiciones de accesibilidad en el servicio público de transporte indirecto, en el marco del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad.
- Exigir como requisito indispensable para la otorgación de autorización de prestación del servicio público de transporte urbano, el cumplimiento de normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad para las personas con diferentes tipos de discapacidad.

- Incorporar en las normas que regulan el servicio público de transporte urbano otorgado por el GAMLP, mediante el SETRAM, disposiciones sobre: i. alcance de la tarifa diferenciada a personas que prestan asistencia a personas con discapacidad y permisibilidad para el ingreso a los vehículos con asistencia animal (perros lazarillos o guía, perros de servicio y perros señal)
- Modificar en los planes elaborados por el GAMLP la terminología de “personas con capacidades diferentes”, empleada para referirse a personas con discapacidad; asimismo, instruir, el uso de la terminología adecuada en todos los documentos, instrumentos legales y de planificación emitidos por el GAMLP, y desarrollar procesos de información y capacitación al respecto, a todo el personal dependiente de la entidad municipal.
- Fortalecer el enfoque de discapacidad del PMUS, de forma participativa con las organizaciones de personas con discapacidad; así como aprobar el Plan con plazos y presupuesto necesario para su ejecución, con acciones priorizadas para garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte a todas las personas con discapacidad.
- Implementar procesos de control, supervisión, fiscalización y sanción, en el servicio público de transporte, a través de mecanismos, procedimientos, instrumentos y recursos humanos suficientes, enfocándose principalmente al cumplimiento del régimen tarifario vigente, estándares de calidad, comodidad y seguridad, que incluyan condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad y todas las medidas afirmativas, obligaciones y prohibiciones establecidas, para garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte de las personas con discapacidad.
- Implementar mecanismos de protección de los derechos de las usuarias y los usuarios con discapacidad mediante el conocimiento, procesamiento y sanción de denuncias y reclamaciones sobre vulneración de normativa destinada a garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte en condiciones de igualdad de esta población en situación de vulnerabilidad; así como mediante el fortalecimiento y difusión de mecanismos accesibles, sencillos y eficaces para denunciar posibles vulneraciones a derechos de personas con discapacidad en la prestación de este servicio público.
- Promover y desarrollar procesos de información, sensibilización, capacitación y concienciación a todos los actores involucrados en el transporte público urbano, en particular, a operadores del servicio público de transporte, sobre las medidas adoptadas para personas con discapacidad, respeto a los derechos de esta población, buen trato y lenguaje inclusivo, en el marco de una cultura de dignidad, respeto e inclusión social. Asimismo, elaborar material al respecto, en formatos accesibles a todas las personas con discapacidad.
- Desarrollar procesos de información y capacitación a servidores públicos municipales, en particular, guardia municipal, los educadores urbanos-zebras, atención de plataformas, y personal que trabaja en el servicio de transporte municipal SETRAM, sobre derechos de personas con discapacidad, relacionamiento con personas con discapacidad, lenguaje inclusivo y buen trato, en el marco de una cultura de dignidad, respeto e inclusión social.
- Difundir material informativo sobre derechos de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte, medidas afirmativas adoptadas, obligaciones y prohibiciones sobre transporte inclusivo, dirigido a la población en general, a los operadores del servicio público en particular y en formatos accesibles para las personas con los diferentes tipos de discapacidad.
- Dotar de espacios de socialización con mobiliario e infraestructura adecuada, a las personas con discapacidad, para el desarrollo de actividades información, capacitación, sensibilización y concienciación sobre derechos de esta población en el servicio público de transporte.

Al Gobierno Autónomo Municipal de El Alto

En el marco del Artículo 71 y numerales 18 y 39 del Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado, artículos 17, 37, 42 y 43 y Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223, incisos a. y j. del Artículo 6, Inciso

c. de los artículos 17 y 25, Parágrafo III del Artículos 34 y Artículos 36 y 231 de la Ley N° 165 y Ley de 22 de enero de 1957.

Normas municipales del GAMEA

Artículos 6, 7, incisos a. b. y d. del Artículo 10, artículos 11, 13, 25, Inciso n. del Artículo 52 y Parágrafo I del Artículo 84 de la Ley Municipal de Transporte y Movilidad Urbana N° 10/2013, incisos c., f., h., i. y k. del Artículo 5, incisos a. y c. del Artículo 6, Artículos 2, 7, 10, 11 y 28 de la Ley Municipal de las Personas con Discapacidad N° 457, Inciso n. del Artículo 4, Artículo 5 y Parágrafo IV del Artículo 7 del Decreto Municipal N° 06/2013

- Modificar la Ley Municipal de Transporte y Movilidad Urbana N° 10/2013, de acuerdo a lo siguiente:
 - Artículo 52: Modificar el alcance para todas las personas con discapacidad física-motora, visual, auditiva, psíquica o mental, intelectual y múltiple.
 - Artículo 73: Establecer la emisión de permisos excepcionales para las restricciones de tránsito, en caso de vehículos conducidos por personas con discapacidad, o vehículos que transportan a personas con discapacidad.
 - Incorporar disposiciones que aseguren condiciones de accesibilidad integral a personas con discapacidad en el servicio público de transporte indirecto, entre otros, condiciones técnicas de accesibilidad física, tarifas diferenciadas para las personas que brindan apoyo personal de personas con discapacidad, permisibilidad y espacio adecuado para el acceso con asistencia animal (perros lazarillos o guía, perros de servicio y perros señal) y disposiciones sobre accesibilidad comunicacional.
- Emitir una norma técnica de parámetros y estándares técnicos y de calidad de condiciones de accesibilidad en el servicio público de transporte indirecto, en el marco del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad; y su aplicabilidad en la generalidad de los vehículos de transporte masivo y de acuerdo a la capacidad en cupo establecido, en los vehículos de transporte colectivo, para que esta población acceda al servicio en igualdad de condiciones y oportunidades que las demás personas.
- Incorporar en la Ley Municipal de Transporte y Movilidad Urbana N° 010/2013 y/o en la Ley Municipal de las Personas con Discapacidad N° 457, la obligatoriedad de que operadores de transporte reciban capacitación sobre derechos de personas con discapacidad, lenguaje inclusivo, buen trato y relacionamiento con esta población en situación de vulnerabilidad.
- Modificar la infracción grave de exceder el tiempo de tres minutos para embarcar y desembarcar pasajeros, dispuesto en el Inciso a. del Artículo 26 del Decreto Municipal N° 06/2013, exceptuando su aplicación, cuando se trate de personas con discapacidad.
- Modificar el Decreto Municipal N° 06/2013, estableciendo procedimientos accesibles, que no requieran la presentación de denuncia de forma personal y con pruebas, asimismo, que las sanciones pecuniarias a aplicar sean proporcionales a la infracción cometida.
- Incorporar en el Decreto Municipal N° 06/2013, contravenciones específicas que afectan los derechos de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte, como discriminación por condición de discapacidad y otras relacionadas a las medidas afirmativas, obligaciones y prohibiciones establecidas para la población con discapacidad y en particular, por la ausencia de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad en los vehículos que prestan servicios públicos de transporte; asimismo, elevar el monto de las sanciones pecuniarias a operadores de transporte, por incurrir en contravenciones que afectan los derechos de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte.

- Exigir como requisito indispensable para la otorgación de autorización de prestación del servicio público de transporte urbano indirecto, el cumplimiento de normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad para las personas con diferentes tipos de discapacidad; e incorporar la obligatoriedad de cumplir con las mismas, en el Decreto Municipal N° 053/2016.
- Incorporar en el R.A. N° 04/2015 el requisito del Carnet de Afiliación al IBC para que personas con discapacidad visual accedan a la tarifa gratuita, asimismo, cambiar la denominación de “Tarifa Especial” a “Tarifa para Personas con Discapacidad”.
- Emplear los recursos recaudados por concepto de multas por infracciones que vulneren derechos de personas con discapacidad, para el desarrollo de los procesos de capacitación sobre transporte inclusivo de personas con discapacidad dirigidos a operadores de transporte.
- Elaborar y aprobar planes, desde el ámbito de discapacidad y/o desde el ámbito de transporte, destinados a garantizar de forma gradual la accesibilidad al servicio público de transporte de las personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad, para su efectiva inclusión social y mejoramiento de su calidad de vida.
- Implementar procesos de control, supervisión, fiscalización y sanción, en el servicio público de transporte, a través de mecanismos, procedimientos, instrumentos y recursos humanos suficientes, enfocándose principalmente al cumplimiento del régimen tarifario vigente, estándares de calidad, comodidad y seguridad, que incluyan condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad y todas las medidas afirmativas, obligaciones y prohibiciones establecidas, para garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte de las personas con discapacidad.
- Implementar mecanismos de protección de los derechos de las usuarias y los usuarios con discapacidad mediante el conocimiento, procesamiento y sanción de denuncias y reclamaciones sobre vulneración de normativa destinada a garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte en condiciones de igualdad de esta población en situación de vulnerabilidad; así como mediante el fortalecimiento y difusión de mecanismos accesibles, sencillos y eficaces para denunciar posibles vulneraciones a derechos de personas con discapacidad en la prestación de este servicio público.
- Promover y desarrollar procesos de información, sensibilización, capacitación y concienciación a todos los actores involucrados en el transporte público urbano, en particular, a operadores del servicio público, sobre las medidas adoptadas para personas con discapacidad, respeto a los derechos de esta población, buen trato y lenguaje inclusivo, en el marco de una cultura de dignidad, respeto e inclusión social. Asimismo, elaborar material al respecto, en formatos accesibles a todas las personas con discapacidad.
- Difundir material informativo sobre derechos de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte, medidas afirmativas adoptadas, obligaciones y prohibiciones sobre transporte inclusivo, dirigido a la población en general, a los operadores del servicio público en particular y en formatos accesibles para las personas con los diferentes tipos de discapacidad.
- Dotar de espacios de socialización con mobiliario e infraestructura adecuada, a las personas con discapacidad, para el desarrollo de actividades información, capacitación, sensibilización y concienciación sobre derechos de esta población en el servicio público de transporte.
- Instruir el uso de la terminología adecuada para referirse a personas con discapacidad en todos los documentos, instrumentos legales y de planificación emitidos por el GAMEA, y desarrollar procesos de información y capacitación al respecto, a todo el personal dependiente de la entidad municipal.

Al Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba

En el marco del Artículo 71 y numerales 18 y 39 del Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado, artículos 17, 37, 42, 43 y 49 y Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223, incisos a. y j. del Artículo 6, Inciso c. de los artículos 16, 17 y 25, Parágrafo III del Artículo 34 y Artículos 36, 77, 103, 231, 259 y Disposición Transitoria Primera de la Ley N° 165 y Ley de 22 de enero de 1957.

Normas municipales del GAMCB

Artículos 3, 4, 5 y 6 del Decreto Municipal N° 003/2014, Ley Municipal N° 193/2017 y Decreto Municipal N° 09/2017

- Emitir una ley municipal de transporte, en el marco de la competencia exclusiva establecida en la Constitución Política del Estado sobre transporte urbano, que contengan disposiciones explícitas, para garantizar los derechos de las personas con discapacidad, a gozar del servicio público de transporte en igualdad de condiciones, como: Obligatoriedad de que los vehículos cuenten con condiciones técnicas de accesibilidad, prohibición de discriminación, tarifa diferenciada para usuarias y usuarios con discapacidad y personas que brindan asistencia personal, manejo de ayudas técnicas, permisibilidad el ingreso de animales que fungen tareas de acompañamiento y asistencia, obligatoriedad de desarrollar procesos de información y sensibilización a todos los actores involucrados en el transporte, contar un régimen de sanciones efectivo, con infracciones específicas, mecanismos de denuncia accesibles y procesos de control, supervisión y sanción efectivos, así como destino de multas específicas para fortalecer el transporte inclusivo de personas con discapacidad, entre otras.
- Emitir una ley municipal de personas con discapacidad, en el marco de la competencia exclusiva establecida en la Constitución Política del Estado sobre promoción y desarrollo de proyectos y políticas para personas con discapacidad, que a la luz del enfoque social y de derechos de la discapacidad, constituya el marco normativo del GAMCB, para la transverzalización de la temática y la promoción, protección y defensa de los derechos de las personas con discapacidad; dicha norma deberá contener medidas afirmativas para garantizar los derechos de las personas con discapacidad, a gozar del servicio público de transporte en igualdad de condiciones.
- Normar, planificar e implementar transporte público urbano masivo, que en su generalidad cuente con condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad.
- Emitir una norma técnica de parámetros y estándares técnicos y de calidad de condiciones de accesibilidad en el servicio público de transporte indirecto, en el marco del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad; y su aplicabilidad en la generalidad de los vehículos de transporte masivo y buses, y de acuerdo a la capacidad, en cupo establecido, en microbuses, minibuses y trufis, para que esta población acceda al servicio en igualdad de condiciones y oportunidades que las demás personas.
- Exigir como requisito indispensable para la otorgación de autorización de prestación del servicio público de transporte urbano, el cumplimiento de normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad para las personas con diferentes tipos de discapacidad.
- Modificar en el Decreto Municipal N° 003/2014, la denominación de la “Tarifa Especial para discapacitados” por “Tarifa para Personas con Discapacidad”
- Modificar el alcance de la Ley Municipal N° 193/2017 a todas las personas con discapacidad que se encuentren en etapa escolar y/o formación básica (primaria y secundaria), independientemente de su edad cronológica y la obligatoriedad de consensuar con organizaciones de personas con discapacidad, la definición de rutas, paradas, horarios y días del servicio de transporte escolar gratuito; asimismo, implementar el servicio público de transporte escolar gratuito para niñas, niños y adolescentes con discapacidad hacia unidades educativas regulares, fiscales o de convenio.
- Modificar el Decreto Municipal N° 092/2017, estableciendo como requisito previo de las y los conductores y asistente para prestar el servicio, acreditación de capacitación sobre derechos de personas con discapacidad, relacionamiento, lenguaje inclusivo y buen trato.

- Elaborar y aprobar planes, desde el ámbito de discapacidad y/o desde el ámbito de transporte, destinados a garantizar de forma gradual la accesibilidad al servicio público de transporte de las personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad, para su efectiva inclusión social y mejoramiento de su calidad de vida.
- Implementar procesos de control, supervisión, fiscalización y sanción, en el servicio público de transporte, a través de mecanismos, procedimientos, instrumentos y recursos humanos suficientes, enfocándose principalmente al cumplimiento del régimen tarifario vigente, estándares de calidad, comodidad y seguridad, que incluyan condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad y todas las medidas afirmativas, obligaciones y prohibiciones establecidas, para garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte de las personas con discapacidad.
- Implementar los mecanismos de protección de los derechos de las usuarias y los usuarios con discapacidad mediante el conocimiento, procesamiento y sanción de denuncias y reclamaciones sobre vulneración de normativa destinada a garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte en condiciones de igualdad de esta población en situación de vulnerabilidad; así como mediante el desarrollo y difusión de mecanismos accesibles, sencillos y eficaces para denunciar posibles vulneraciones a derechos de personas con discapacidad en la prestación de este servicio público, de forma individual o mediante organizaciones de personas con discapacidad.
- Promover y desarrollar procesos de información, sensibilización, capacitación y concienciación a todos los actores involucrados en el transporte público urbano, en particular, a operadores del servicio público, sobre las medidas adoptadas para personas con discapacidad, respeto a los derechos de esta población, buen trato y lenguaje inclusivo, en el marco de una cultura de dignidad, respeto e inclusión social. Asimismo, elaborar material al respecto, en formatos accesibles a todas las personas con discapacidad.
- Difundir material informativo sobre derechos de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte, medidas afirmativas adoptadas, obligaciones y prohibiciones sobre transporte inclusivo, dirigido a la población en general, a los operadores del servicio público en particular y en formatos accesibles para las personas con los diferentes tipos de discapacidad.
- Instruir el uso de la terminología adecuada para referirse a personas con discapacidad en todos los documentos, instrumentos legales y de planificación emitidos por el GAMCB, y desarrollar procesos de información y capacitación al respecto, a todo el personal dependiente de la entidad municipal.

Al Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz de la Sierra

En el marco del Artículo 71 y numerales 18 y 39 del Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado, Artículos 17, 37, 42 y 43 y Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223, incisos a. y j. del Artículo 6, Inciso c. del Artículo 17, Artículo 25, Parágrafo III del Artículo 34, Artículos 36 y 231 de la Ley N° 165 y Ley de 22 de enero de 1957.

Normas municipales del GAMSC

En el marco de los incisos d., e., h., y j. del Artículo 4, Inciso i. del Parágrafo II del Artículo 6, Artículo 7, Parágrafos II y III del Artículo 14, Incisos a., d. y e. del Artículo 15, Parágrafo II del Artículo 20 y artículos 35 y 36 de la Ley Autonómica Municipal N° 1216, Ley Autonómica Municipal N° 125/2014, artículos 5, 6, 10, 11, 13, 109, 155, 157, 164, 169, 172, 185, 187 y 194, Parágrafo II del Artículo 45, Numeral 6 del Artículo 47, Numeral 6 del Artículo 263 y numerales 12 y 18 del Artículo 257 del Decreto Municipal N° 032, Ordenanza Municipal N° 024/2010 y Ordenanza Municipal N° 029/2013.

- Emitir una norma técnica de parámetros y estándares técnicos y de calidad de condiciones de accesibilidad en el servicio público de transporte, en el marco del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad; y exigir de forma específica, como requisito indispensable para la otorgación de autorización y concesión de prestación del servicio público de transporte urbano indirecto, el cumplimiento de las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad para las personas con diferentes tipos de discapacidad.
- Disponer de forma explícita que los buses de tránsito rápido, deben contar con condiciones de accesibilidad para personas con diferentes tipos de discapacidad.
- Disponer que un cupo determinado de los vehículos que prestan servicios de transporte público, en la modalidad de Microbús, para 21 a 29 pasajeros, dispongan de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad.
- Disponer espacio adecuado y permisibilidad de ingresar a los vehículos de transporte público con asistencia animal (perros lazarillos o guía, perros de servicio y perros señal) para personas con discapacidad.
- Disponer contravenciones específicas que afectan los derechos de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte, como trato inadecuado, discriminación por condición de discapacidad y otras relacionadas a las medidas afirmativas, obligaciones y prohibiciones establecidas para la población con discapacidad y en particular, por la ausencia de condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad en los vehículos que prestan servicios públicos de transporte; así también, disponer que el destino de las multas por contravenciones que afecten derechos de personas con discapacidad, sean empleados para planes, programas y acciones sobre transporte inclusivo de personas con discapacidad.
- Modificar la denominación de “Parqueos Especiales para Personas con Discapacidad” por “Parqueos para Personas con Discapacidad” en la Ley Autonómica Municipal N° 125/2014.
- Impulsar la implementación del transporte público urbano masivo, que en su generalidad cuente con condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad.
- Aprobar e implementar el PMUSS, con plazos y presupuesto para su implementación, previo proceso participativo de fortalecimiento del enfoque de discapacidad en el mismo, que en el marco de los principios de accesibilidad y universalidad y mandato de promover y gestionar el transporte público inclusivo, garantice de manera gradual los servicios públicos de transporte a las personas con discapacidad con condiciones de accesibilidad.
- Instruir, el uso de la terminología adecuada para referirse a personas con discapacidad en todos los documentos, instrumentos legales y de planificación emitidos por el GAMSC, y desarrollar procesos de información y capacitación al respecto, a todo el personal dependiente de la entidad municipal.
- Implementar los procesos de control, supervisión, fiscalización y sanción, en el servicio público de transporte, a través de mecanismos, procedimientos, instrumentos y recursos humanos suficientes, enfocándose principalmente al cumplimiento del régimen tarifario vigente, estándares de calidad, comodidad y seguridad, que incluyan condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad y todas las medidas afirmativas, obligaciones y prohibiciones establecidas, para garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte de las personas con discapacidad.
- Implementar mecanismos de protección de los derechos de las usuarias y los usuarios con discapacidad mediante el conocimiento, procesamiento y sanción de denuncias y reclamaciones sobre vulneración de normativa destinada a garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte en condiciones de igualdad de esta población en situación de vulnerabilidad; así como mediante el fortalecimiento y difusión de mecanismos accesibles, sencillos y eficaces para denunciar posibles vulneraciones a derechos de personas con discapacidad en la prestación de este servicio público.

- Promover y desarrollar procesos de información, sensibilización, capacitación y concienciación a todos los actores involucrados en el transporte público urbano, en particular, a operadores del servicio público, sobre las medidas adoptadas para personas con discapacidad, respeto a los derechos de esta población, buen trato y lenguaje inclusivo, en el marco de una cultura de dignidad, respeto e inclusión social. Asimismo, elaborar material al respecto, en formatos accesibles a todas las personas con discapacidad.
- Difundir material informativo sobre derechos de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte, medidas afirmativas adoptadas, obligaciones y prohibiciones sobre transporte inclusivo, dirigido a la población en general, a los operadores del servicio público en particular y en formatos accesibles para las personas con los diferentes tipos de discapacidad.
- Emitir una ley municipal de personas con discapacidad, en el marco de la competencia exclusiva establecida en la Constitución Política del Estado sobre promoción y desarrollo de proyectos y políticas para personas con discapacidad, que a la luz del enfoque social y de derechos de la discapacidad, constituya el marco normativo del GAMSC, para la transversalización de la temática y la promoción, protección y defensa de los derechos de las personas con discapacidad.
- Ampliar el alcance de la Tarifa diferenciada establecida en el Artículo 60 la Ley Autonómica Municipal N° 1216, de 16 de octubre de 2019, Ley Autonómica Municipal General de Movilidad Urbana, Integral, Sostenible y Segura, a personas que brindan asistencia personal a personas con discapacidad.

A los Medios de Comunicación audiovisual o impreso, locales y nacionales

En el marco del Artículo 70 de la Constitución Política del Estado, Artículo 17 de la Ley N° 223 y Artículo 101 de la Ley N° 165:

- Otorgar espacios gratuitos para la difusión de mensajes, spots, cuñas radiales u otros, sobre la prestación del servicio público de transporte para personas con discapacidad y el derecho a la accesibilidad en el servicio de público de transporte para esta población en situación de vulnerabilidad, dirigido a toda la población en general para la eliminación de barreras comunicacionales y actitudinales y en formatos accesibles para las personas con discapacidad, a solicitud de las autoridades competentes de los diferentes niveles de gobierno.

RECORDATORIOS DE DEBERES LEGALES

Al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, Viceministerio de Transporte, a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT y a los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz, El Alto, Cochabamba y Santa Cruz

En el marco del Artículo 70, párrafos I y II de Artículo 71 de la Constitución Política del Estado, Artículo 17 y Parágrafo I del Artículo 37 de la Ley N° 223, incisos a. y j. del Artículo 6 y Artículo 17 de la Ley N° 165, incisos i. y f. del Artículo 70 e Inciso c. del Artículo 71 del Decreto Supremo N° 29894.

- El deber legal de garantizar el derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad al servicio público de transporte interdepartamental y urbano, según corresponda.

Al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, Viceministerio de Transporte y A la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT

En el marco del Artículo 70, párrafos I y II del Artículo 71 de la Constitución Política del Estado, Artículo 17 y Parágrafo I del Artículo 37 de la Ley N° 223, incisos a. y j. del Artículo 6 e Inciso a. del Artículo 17 de la Ley N° 165, incisos i. y f. del Artículo 70 e Inciso c. del Artículo 71 del Decreto Supremo N° 29894 y Artículo 32 del Decreto Supremo N° 1893.

- El deber legal de implementar planes y programas de accesibilidad y medios de transporte interdepartamental para las personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad.

Al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

En el marco del Artículo 71 de la Constitución Política del Estado, Artículo 17, Parágrafo I del Artículo 37 de la Ley N° 223, incisos a. y j. del Artículo 6, Parágrafo III del Artículo 11, Inciso a. del Artículo 17, artículos 20 y 25 y Parágrafo III del Artículo 34 de la Ley N° 165, incisos i. y l. del Artículo 70 del Decreto Supremo N° 29894 y Artículo 33 del Decreto Supremo N° 1893.

- El deber legal de formular y aprobar el Plan Nacional Sectorial de Transporte que contenga enfoque de discapacidad y asegure de manera gradual a las personas con discapacidad el ejercicio del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte.
- El deber legal de emitir la norma específica de parámetros y estándares técnicos y de calidad con referencia a condiciones técnicas de accesibilidad en el servicio público de transporte y adecuación de la infraestructura destinada al transporte, en el marco del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad, considerando los diferentes tipos de discapacidad.

Al Comité Nacional de la Persona con Discapacidad – CONALPEDIS y a los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz, El Alto y Santa Cruz

El deber legal de proporcionar información de manera oportuna, completa y conforme a 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 Consejo Sectorial de Transportes

En el marco del Artículo 17 y Parágrafo I del Artículo 37 de la Ley N° 223 e incisos a. y j. del Artículo 6 e incisos b., c. y d. del Artículo 55 de la Ley N° 165

- Elaborar el Plan Nacional Sectorial de Transporte, así como participar de forma periódica en el proceso de formulación y evaluación de una política consensuada del sector transporte, que contenga enfoque de discapacidad y asegure de manera gradual a las personas con discapacidad el ejercicio del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte.
- Coordinar con las entidades territoriales autónomas la formulación de programas municipales de transporte, con enfoque de discapacidad que asegure de manera gradual a las personas con discapacidad el ejercicio del derecho a la accesibilidad al servicio público de transporte.
- Proponer normativa específica de alcance nacional sobre condiciones de accesibilidad para personas con los diferentes tipos de discapacidad en la modalidad de transporte terrestre de pasajeros.

Al Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

En el marco del Artículo 71 y numerales 18 y 39 del Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado, Artículos 17, 37, 42 y 43 y Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223, incisos a. y j. del Artículo 6 e Inciso c. del Artículo 17 de la Ley N° 165

Normas municipales del GAML

Incisos a y c. del Artículo 5 y Parágrafo I del Artículo 22 de la Ley Municipal Autonómica N° 209 y Artículo 4, e Inciso c. del Parágrafo II y Parágrafo III del Artículo 29 y Artículo 30 del Decreto Municipal N° 32/2017

- El deber legal de regular el cupo de vehículos acondicionados para el uso de personas con discapacidad en los vehículos de las modalidades de transporte público urbano colectivo indirecto.
- El deber legal de proyectar e implementar un servicio de transporte municipal ortopédico adaptado a los diferentes tipos de discapacidades, bajo una tarifa adecuada.
- El deber legal de contar con un plan de aplicación progresiva para la transformación del transporte público, en un transporte inclusivo y accesible para las personas con discapacidad.

Al Gobierno Autónomo Municipal de El Alto

En el marco del Artículo 71 y numerales 18 y 39 del Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado, Artículos 17, 37, 42 y 43 y Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223, incisos a. y j. del Artículo 6, Inciso c. del Artículo 17, 25, Parágrafo III del Artículo 34, 36 y 231 de la Ley N° 165 y Ley de 22 de enero de 1957.

Normas municipales del GAMEA

Artículo 6, Inciso e, Parágrafo II del Artículo 11, Artículos 13, 22 y 24 de la Ley Municipal de Transporte y Movilidad Urbana N° 10/2013 y Artículos 10 y 32 de la Ley Municipal de las Personas con Discapacidad N° 457.

- Deber legal de priorizar la gestión de financiamiento a favor de los operadores autorizados, con el propósito de mejorar el servicio público y la renovación del parque automotor, para garantizar condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad en el servicio público de transporte.

Al Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz

En el marco del Artículo 71 y numerales 18 y 39 del Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado, Artículos 17, 37, 42 y 43 y Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223, incisos a. y j. del Artículo 6, Inciso c. del Artículo 17, 25, Parágrafo III del Artículo 34, 36 y 231 de la Ley N° 165 y Ley de 22 de enero de 1957.

Normas municipales del GAMSC

En el marco de los incisos d., e., h., y j. del Artículo 4 y del Artículo 60 de la Ley Autonómica Municipal N° 1216

- El deber legal de emitir el reglamento de tarifa diferenciada para todas las personas con discapacidad y personas que brindan asistencia personal a personas con discapacidad, que promuevan el ejercicio del derecho al transporte público en condiciones de igualdad, y garantizar su aplicación y vigencia, independientemente de contar con una fuente presupuestal independiente de los ingresos corrientes del sistema de transporte público.

SUGERENCIAS

A la Asamblea Legislativa Plurinacional, al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes y a los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz, El Alto, Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra

En el marco del Artículo 70, Numeral 3 del Artículo 158 y Numeral 2 Parágrafo I del Artículo 162, Numeral 32 del Parágrafo II del Artículo 238, Numeral 39 Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado, Artículos 20, 25 y 31 de la Ley N° 165, Inciso g. Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223, Inciso I. del Artículo 70 del Decreto Supremo N° 29894 e Inciso d. del Artículo 17 del Decreto Supremo N° 071:

- Modificar en las normas emitidas sobre transporte y discapacidad, la denominación de las medidas afirmativas sobre transporte inclusivo de personas con discapacidad “Principio de Solidaridad”, “Trato Especial”, “Espacios Especiales”, “Tarifa Solidaria o Especial”, “Tarifa Especial”, “Parqueo Especial” y “Permiso Especial”, como medidas diferenciadas para la inclusión de las personas con discapacidad, en el marco del enfoque social de la discapacidad.

Al Ministerio de Justicia y Transparencia Institucional

En el marco de los párrafos II y III del Artículo 71 de la Constitución Política del Estado, Artículo 17 y Parágrafo I del Artículo 37 de la Ley N° 223, Incisos a. y j. del Artículo 6 de la Ley N° 165 e Inciso k. del Artículo 80 del Decreto Supremo N° 29894, modificado parcialmente por los Decretos Supremos N° 3058 y N° 3070.

- Formular, dirigir y concertar programas de información, sensibilización y concienciación a todos los actores involucrados en el transporte público, en particular, a operadores del servicio público de transporte, sobre el respeto a los derechos de las personas con discapacidad, en el marco de una cultura de dignidad, respeto e inclusión social, en coordinación con el CONALPEDIS y autoridades de transporte de los niveles de gobierno nacional y municipal.

A la Federación de Asociaciones Municipales - FAM Bolivia en coordinación con los Gobiernos Autónomos Municipales

En el marco del Artículo 71 y numerales 18 y 39 del Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado, Artículos 17, 37, 42 y 43 y Parágrafo II del Artículo 48 de la Ley N° 223, incisos a. y j. del Artículo 6, Inciso c. del Artículo 17, Artículo 25, Parágrafo III del Artículo 34, Artículos 36 y 231 de la Ley N° 165 y Ley de 22 de enero de 1957 y Artículo 5 del Estatuto Orgánico de la Federación de Asociaciones Municipales:

- Organizar encuentros, jornadas y/o seminarios con los Gobiernos Autónomos Municipales con el objeto de socializar el contenido del presente informe defensorial, para conocer y adoptar las recomendaciones y sugerencias realizadas, en particular sobre:
 - i. Uso de terminología adecuada y respetuosa para referirse a las personas con discapacidad, en respeto a su dignidad inherente como seres humanos, y aplicación del enfoque social de la discapacidad en la elaboración e implementación de normas y planes municipales referente a transporte inclusivo para personas con discapacidad, reconociéndolos como sujetos titulares de derechos.
 - ii. Regulación de tarifas diferenciadas para las personas con discapacidad y acompañantes que brindan asistencia personal, y transporte adecuado y gratuito de animales de asistencia y ayudas técnicas.
 - iii. Regulación de las condiciones de accesibilidad física que deben contar los vehículos de servicio público de transporte y establecer su cumplimiento para la autorización de la prestación del servicio público e infracciones específicas que afectan los derechos de las personas con discapacidad en el servicio público de transporte
 - iv. Elaboración de planes para la otorgación progresiva de condiciones de accesibilidad a personas con discapacidad en el servicio público de transporte urbano
 - v. Implementar los procesos de control, supervisión, fiscalización y sanción, en el servicio público de transporte, a través de mecanismos, procedimientos, instrumentos y recursos humanos suficientes, enfocándose principalmente al cumplimiento del régimen tarifario vigente, estándares de calidad, comodidad y seguridad, que incluyan condiciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad y todas las medidas afirmativas, obligaciones y prohibiciones establecidas, para garantizar la accesibilidad al servicio público de transporte de las personas con discapacidad.

- vi. Implementar mecanismos de denuncia sencillos, accesibles y eficaces, para denunciar posibles vulneraciones a derechos de personas con discapacidad en la prestación del servicio público de transporte.
 - vii. Implementación de procesos de capacitación, sensibilización y concientización sobre transporte urbano inclusivo, dirigido a la población en general, prestadores del servicio público de transporte y a personas con discapacidad.
 - viii. Emitir una ley municipal de personas con discapacidad, en el marco de la competencia exclusiva establecida en la Constitución Política del Estado sobre promoción y desarrollo de proyectos y políticas para personas con discapacidad, en los GAMs que aún no cuenta con una ley municipal al respecto, que a la luz del enfoque social y de derechos de la discapacidad, constituya el marco normativo municipal, para la transversalización de la temática y la promoción, protección y defensa de los derechos de las personas con discapacidad.
- Apoyar en la elaboración e implementación de legislación, decretos, reglamentos y otras resoluciones ejecutivas en los Gobiernos Autónomos Municipales del país, referente a transporte urbano inclusivo para personas con discapacidad con enfoque social de la discapacidad y de derechos, teniendo en cuenta los resultados de la intervención, análisis, conclusiones y determinaciones defensoriales del presente informe.

BIBLIOGRAFÍA

- Arrieta Leottau. En busca de la igualdad material en ejercicio del derecho a la educación de las personas con discapacidad físico-motriz. Revista Mario Alario D'Filippo, 2011, 156-167. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4767727>
- Barbagelata, Héctor Hugo. La Renovación del Nuevo Derecho. Lima: Revista Derecho y Sociedad N° 30, Año XIX, 2008.
- Defensoría del Pueblo. Informe Defensorial Rol Estatal en el Control de Documentos como Mecanismos de Prevención de la Trata y Tráfico de Niñas, Niños y Adolescentes, Abril de 2019.
- Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, Plan de Eliminación Arquitectónica y Urbanas, 2018.
- Hernández Ríos, Mónica Isabel. El Concepto de Discapacidad: De la Enfermedad al Enfoque de Derechos. Revista CES Derecho Volumen 6 No. 2 (julio – diciembre/ 2015): 46 – 59.
- Manual Para un Entorno Accesible, Ciudad de Madrid España, Año 2005.
- Organización Mundial de la Salud; Banco Mundial. Informe Mundial sobre la Discapacidad 2011. Malta, 2011.
- Ospina Ramírez, Mario Andrés. Discapacidad y sociedad democrática. Revista Derecho del Estado, N° 24, 2010: 143-164. Disponible en <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/derest/article/view/439>
- Palacios, Agustina. El Modelo social De discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Madrid: CERMI, 2008.
- United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. The right to education for persons with disabilities. France, 2019.



PÁGINAS WEB

<http://siprunpcd.minsalud.gob.bo>

<http://www.ibt.gob.bo/estadisticas.php>

<http://censosbolivia.ine.gob.bo>

<https://www.noticiasfides.com>

<https://www.opinion.com.bo>

<https://lapatriaenlinea.com>

<https://noticias.universia.com.bo>

<https://www.elpaionline.com>

<https://correodelsur.com>

<https://www.lostiempos.com>

<https://fundacionperiodismo.org>

<https://www.elperiodico-digital.com>

<https://www.reduno.com.bo>



DELEGACIONES DEFENSORIALES DEPARTAMENTALES Y COORDINACIONES REGIONALES

LA PAZ

Calle Colombia N° 440 - Zona San Pedro
(Oficina Nacional - Mezanine)
Telf.: (2) 2113588

ORURO

Calle Soria Galvarro N° 5212 entre Tupiza y León
Telf.: (2) 5112471 - 5112927

COCHABAMBA

Calle 16 de Julio N° 680 (Plazuela Constitución)
Telf./Fax: (4) 4140745 - 4140751

SANTA CRUZ

Calle Andres Ibañez N° 241
Telf./Fax: (3) 3338808 - 3111695

BENI

Calle Félix Pinto N° 68 entre Suarez y 18 de Noviembre
Telf.: (3) 4652200 - 4652401

PANDO

Calle Cochabamba N° 86 detrás del templo
de Nuestra Señora del Pilar
Telf.: (3) 842 3888 - 71112900

TARIJA

Calle Ingavi N° 789 Esq. Ramón Rojas, El Molino
Telf./Fax: (4) 6112441 - 6116444

YACUIBA

Calle Juan XXIII S/N entre Martín Barroso y Cornelio Ríos
Telf.: (4) 682 7166 * Fax: (4) 6822142

DESAGUADERO

Av. La Paz Esq, Calle Ballivian
S/N (Ex local Suipacha)

EL ALTO

Av. Juan Pablo II N° 75 (Altura Cruz Papal)
Telf.: (2) 2112572 - 211 2573 * Fax: (2) 2119808

CARANAVI

Calle Tocopilla S/N Edif. COSAPAC Piso 1
Telf./Fax: (2) 8243934

LLALLAGUA

Calle Oruro N° 33 entre Bolívar y Cochabamba
Telf./Fax: (2) 5821538

CHAPARE

Calle Hans Grether N° 10
Telf./Fax: (4) 4136334

PUERTO SUÁREZ

Av. 6 de Agosto N° 29 entre La Paz y Santa Cruz
Telf. 67290016

RIBERALTA

Av. Plácido Méndez, Plácido Molina, Gabriel René Moreno y
Cosme Gutierrez Manzano 59 Zona A, Distrito 1
Telf./Fax: 73993148

CHUQUISACA

Calle J.J. Perez N° 602 Esq. Trinidad
Telf./Fax: (4) 6916115 - 6918054

POTOSÍ

Av. Serrudo N° 143 Esq. Arce, Edificio Renovación
Telf./Fax: (2) 6120805 - 6124744

MONTEAGUDO

Av. Paraiso y Leonidas Ferrufino S/N
Telf.: (4) 6473352

LA PAZ

Oficina Central: Calle Colombia N° 440 - Zona San Pedro
Central (2) 2113600 - 2112600 * Casilla 791



www.defensoria.gob.bo



@DPBoliviaOf



Descargue el material
escaneando el código QR