



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



La Paz, 02 de septiembre de 2026
CITE: ALP/BPLP/JJG/CD/N.I.: No. 13/2025-2026

Señor:
Dip. Roberto Castro Salazar
PRESIDENTE
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA
Presente. -



Ref.: PRESENTA PROYECTO DE LEY

De mi mayor consideración:

PL-754/25

En mi calidad de Diputada Nacional quiero hacerle llegar un saludo cordial y desearle éxitos en las funciones que desempeña por el Estado Boliviano.

El motivo de la presente es para presentarle conforme a los Arts.: 158, 162 y 163 de la Constitución Política del Estado y 7 del Reglamento General de la Cámara de Diputados a iniciativa legislativa el **"PROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE POR CABLE DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA"**.

Con este particular motivo, saludo a Usted, con las atenciones más distinguidas.

Atentamente,

JJG
Cc/Arch.
Contacto AGP: 79180823



Julieta B. Jimenez Gutierrez
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY

**“LEY DE TRANSPORTE POR CABLE DEL ESTADO
PLURINACIONAL DE BOLIVIA”**

PL-754/25

**Regulación, Seguridad Operacional y Fiscalización de los
Sistemas de Transporte por Cable**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

**TÍTULO PRELIMINAR
SÍNTESIS DE LA PROPUESTA**

CÁMARA DE DIPUTADOS
A LA COMISIÓN DE
ECONOMÍA PLURAL,
PRODUCCIÓN E INDUSTRIA
SECRETARÍA GENERAL

El presente Proyecto de Ley tiene por objeto establecer el régimen jurídico general del transporte por cable en el Estado Plurinacional de Bolivia, en todas sus tipologías: urbano - masivo, interurbano, turístico-recreativo, rural - comunitario e industrial - productivo, incorporándolo como modalidad autónoma del Sistema de Transporte Integral, creando una institucionalidad especializada de regulación y fiscalización, estableciendo un régimen de seguridad operacional de cumplimiento obligatorio, reconociendo derechos exigibles a las usuarias y usuarios, instituyendo un régimen de infracciones y sanciones, y creando un mecanismo independiente de investigación técnica de accidentes e incidentes.

La propuesta se estructura en cinco decisiones normativas centrales, cada una de las cuales responde a un vacío identificado en el diagnóstico:

Primera decisión: reconocimiento del transporte por cable como modalidad autónoma.

Se modifica el Artículo 1 y el Artículo 24 de la Ley N° 165 para incorporar el transporte por cable como quinta modalidad del Sistema de Transporte Integral. Sin este reconocimiento legal expreso, toda la regulación derivada carece de anclaje en la ley marco sectorial y queda expuesta a impugnación por defecto de competencia reglamentaria.

Segunda decisión: separación entre operación y regulación.

Se crea la Dirección Técnica de Transporte por Cable en el seno de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, dotada de autonomía técnica y presupuesto propio, y se prohíbe expresamente que el operador ejerza funciones normativas, certificatorias o sancionatorias sobre sí



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

mismo. Esta opción se adopta luego de evaluar tres alternativas institucionales, cuyo análisis comparado se desarrolla en el Capítulo VI de esta Exposición.

Tercera decisión: régimen de seguridad operacional exigible.

Se establece la obligación de contar con un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, certificación técnica previa a la puesta en servicio, inspecciones periódicas obligatorias, planes de evacuación y rescate auditados, límites de vida útil de componentes críticos, y recepción del acervo normativo técnico internacional aplicable.

Cuarta decisión: derechos exigibles y transparencia tarifaria.

Se reconocen derechos de las usuarias y usuarios con mecanismos de reclamo y reparación, se establece un procedimiento reglado y público de fijación tarifaria con audiencia pública previa, y se instituye la obligación de publicar indicadores de disponibilidad, seguridad y desempeño financiero.

Quinta decisión: investigación independiente de accidentes.

Se crea la Junta de Investigación de Accidentes de Transporte por Cable, con independencia funcional respecto del operador y del regulador, cuyos informes tienen finalidad exclusivamente preventiva y no atribuyen culpa ni responsabilidad.

**CAPÍTULO I
ANTECEDENTES**

Sección I: El transporte por cable en la historia boliviana

El transporte por cable no es una novedad en la historia técnica de Bolivia. Su origen se encuentra en la actividad minera. Desde las primeras décadas del siglo XX, los cables carriles, conocidos localmente como "andariveles", fueron utilizados en los distritos mineros de Potosí, Oruro y La Paz para el transporte de mineral entre bocaminas e ingenios, salvando desniveles y quebradas que hacían inviable el transporte carretero. Estas instalaciones, en su mayoría de tipo monocable con vagonetas, operaron durante décadas bajo estándares definidos por las propias empresas mineras, sin intervención regulatoria estatal específica, y algunas de ellas subsisten hasta hoy en cooperativas mineras y operaciones de mediana minería.

La idea de aplicar esta tecnología al transporte urbano de pasajeros en el eje La Paz-El Alto se remonta a la década de 1970, cuando un equipo técnico proyectó una línea aérea entre La Ceja de El Alto y la zona de La Florida en La Paz. En 1990 se realizó un estudio de factibilidad para conectar La Ceja con la Plaza San





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Francisco. Los aspectos más controvertidos de aquel plan fueron la tarifa proyectada, la baja capacidad de pasajeros y la proximidad de la infraestructura a la Basílica de San Francisco. Durante las elecciones municipales de 1991, la propuesta fue objeto de debate político, argumentándose que afectaría el sustento de los conductores de minibuses. Ninguno de estos proyectos se ejecutó, pero ambos dejaron sentado un antecedente: la solución por cable respondía a un problema geográfico estructural que ningún otro modo de transporte resolvía con la misma eficiencia.

Ese problema geográfico puede enunciarse con precisión. La Paz, sede del gobierno del Estado Plurinacional, está situada en un cañón sobre el río Choqueyapu, a más de 3.600 metros sobre el nivel del mar. El Alto, ciudad de crecimiento acelerado, se ubica sobre la meseta altiplánica a más de 4.000 metros. Ambas ciudades están separadas por un desnivel de aproximadamente 400 metros. Pese a su proximidad física, el desplazamiento entre ellas por vía carretera exigía recorrer trazados sinuosos, congestionados y de alta siniestralidad. En 2011, un estudio de demanda del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz estableció que la ciudad manejaba en torno a 1,7 millones de viajes diarios, de los cuales aproximadamente 350.000 correspondían a desplazamientos entre La Paz y El Alto. El área metropolitana conjunta supera los 2,8 millones de habitantes, y se estima que cientos de miles de personas se desplazan cotidianamente desde El Alto hacia La Paz por motivos laborales, educativos y de acceso a servicios.

Sección II: La habilitación legislativa del sistema La Paz–El Alto

En julio de 2012, el Órgano Ejecutivo remitió a la Asamblea Legislativa Plurinacional un proyecto de ley para la construcción de un sistema por cable que conectara El Alto con el centro y el sur de La Paz. El proyecto fue aprobado como **Ley N° 261, de 15 de julio de 2012**, cuyo Artículo 1 declaró de interés del nivel central del Estado la construcción, implementación y administración del Sistema de Transporte por Cable (Teleférico) en las ciudades de La Paz y El Alto, invocando expresamente el numeral 11 del parágrafo II del Artículo 298 de la Constitución Política del Estado, concordante con el numeral 2 del parágrafo I del Artículo 96 de la Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Bóñez” N° 031, de 19 de julio de 2010, y el inciso c) del numeral 2 del Artículo 20 de la Ley General de Transporte N° 165.

La Ley N° 261 dispuso, en lo sustancial:

- a) **Artículo 2 (Financiamiento).** Autorizó al Ministerio de Economía y Finanzas Públicas a contraer un crédito con el Banco Central de Bolivia en moneda nacional por un monto de hasta Bs 1.633.372.800,00, en el marco de los Artículos 158 y 322 de la Constitución Política del Estado, exceptuando al Banco Central de Bolivia de la aplicación de los Artículos 22 y 23 de la Ley



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

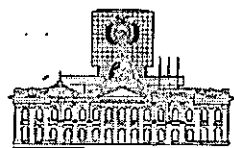
del Banco Central de Bolivia N° 1670, de 31 de octubre de 1995. Correspondió al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda la evaluación y seguimiento de los recursos del crédito.

- b) **Artículo 3 (Contratación directa).** Autorizó al Órgano Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, la contratación directa bajo modalidad llave en mano de una empresa especializada para la construcción y puesta en marcha de las tres líneas iniciales del sistema.
- c) **Artículo 4 (Expropiaciones).** Dispuso que la Asamblea Legislativa Plurinacional, en el marco de sus competencias, declararía de necesidad y utilidad pública las expropiaciones necesarias para la implementación del sistema.
- d) **Artículo 5 (Administración del servicio).** Estableció que, una vez concluida la fase de implementación, el Órgano Ejecutivo crearía mediante Decreto Supremo la Empresa Pública Nacional de Transporte por Cable La Paz–El Alto, encargada de la administración y funcionamiento del servicio.
- e) **Artículo 6 (Condiciones del servicio).** De conformidad al párrafo III del Artículo 24 de la Ley General de Transporte, dispuso que el Órgano Ejecutivo elaboraría y aprobaría, mediante Decreto Supremo, la normativa que establezca las condiciones para la prestación del servicio de transporte por cable.

Este último artículo es el punto de partida analítico de todo el presente Proyecto de Ley. La Ley N° 261 no reguló el transporte por cable: **delegó su regulación íntegra al Órgano Ejecutivo por vía de Decreto Supremo**, respecto de una modalidad de transporte que la ley marco sectorial —la Ley N° 165— ni siquiera contempla entre las modalidades del Sistema de Transporte Integral. Se produjo así una delegación reglamentaria sin ley material previa que le fije contenido, límites y estándares.

El proyecto fue financiado con recursos del Tesoro General de la Nación mediante crédito interno del Banco Central de Bolivia. La Fase I comprendió las Líneas Roja, Amarilla y Verde, cuyos nombres reproducen los colores de la bandera nacional. El contrato de construcción fue adjudicado al grupo Doppelmayr Garaventa, que asumió el diseño técnico, la ingeniería, la gestión del proyecto y la construcción de estaciones e instalaciones, así como posteriormente las líneas adicionales de la Fase II. Mediante **Ley N° 651, de 26 de enero de 2015**, se aprobó la construcción e implementación del sistema en su segunda fase, financiada conforme al Presupuesto General del Estado.

Se creó la **Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico”**, mediante Decreto Supremo, en el marco del régimen transitorio para la creación de empresas públicas de tipología estatal establecido en el Decreto Supremo N° 1978, de 16 de abril de 2014. La empresa fue constituida con tipología de Empresa Estatal, carácter estratégico, personalidad jurídica y duración indefinida, patrimonio propio y





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

autonomía de gestión administrativa, financiera, comercial, legal y técnica, con sujeción a las atribuciones de la Ministra o Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda como responsable de la política del sector. Su patrimonio está constituido por los recursos transferidos por el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas a través del Tesoro General de la Nación, en el marco de la Ley N° 261 y del Decreto Supremo N° 1335, de 29 de agosto de 2012, recursos que se constituyen en aporte de capital del TGN. La empresa enmarca su funcionamiento en la Ley N° 466, de 26 de diciembre de 2013, de la Empresa Pública, bajo la tipología de Empresa Estatal cuyo patrimonio pertenece en un cien por ciento al nivel central del Estado. Es administrada por un Gerente Ejecutivo designado por el Presidente del Estado Plurinacional mediante Resolución Suprema.

Mediante los Decretos Supremos N° 3168, de 3 de mayo de 2017, N° 3514, de 21 de marzo de 2018, y N° 3626, de 25 de julio de 2018, se ampliaron sucesivamente las atribuciones y competencias de la Empresa Estatal de Transporte por Cable "Mi Teleférico". Mediante Decreto Supremo N° 3255, de 19 de julio de 2017, se autorizó a la empresa la ejecución de programas y proyectos con recursos transferidos por otras entidades del nivel central del Estado cuando éstos faciliten o coadyuven a la implementación y/o equipamiento del Sistema de Transporte por Cable.

Sección III: La magnitud actual del fenómeno regulado

Bolivia marcó un hito a nivel mundial al convertirse en el primer país en utilizar un sistema de transporte por cable como eje principal del transporte público metropolitano. Asimismo, la red que conecta las ciudades de La Paz y El Alto es reconocida como la red urbana de teleféricos más extensa del mundo. Este logro representa un importante motivo de orgullo nacional, pero también plantea un desafío institucional de gran relevancia.

Desde una perspectiva regulatoria, esta realidad implica que **Bolivia no cuenta con un modelo internacional equivalente que pueda ser adoptado o replicado**, ya que ningún otro país ha desarrollado un sistema de transporte por cable de esta magnitud y con las características de un servicio público masivo. En ese contexto, **la inexistencia de un referente normativo no debe entenderse como una justificación para la falta de regulación**. Por el contrario, constituye una oportunidad y una responsabilidad para que el Estado diseñe un marco jurídico propio, sólido y acorde con las particularidades del sistema, mediante una regulación establecida por ley y no únicamente a través de la práctica administrativa.

A ello se suma que el universo del transporte por cable en Bolivia excede largamente al sistema metropolitano de La Paz y El Alto. Comprende, cuando menos:





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- a) **Sistemas urbanos y metropolitanos de transporte masivo**, existentes o en fase de estudio en distintos municipios del país.
- b) **Sistemas turísticos y recreativos**, incluyendo telesillas, telecabinas y andariveles instalados en áreas de atractivo turístico, miradores, zonas de montaña y lagos, algunos de los cuales operan bajo autorizaciones municipales de funcionamiento comercial genérico, sin verificación técnica especializada de sus componentes de seguridad.
- c) **Sistemas rurales y comunitarios**, tales como puentes - cable, oroyas, tarabitas y andariveles artesanales o semi-industriales utilizados por comunidades campesinas e indígena originario campesinas para cruzar ríos y quebradas, en muchos casos como único medio de conexión disponible, contruidos sin diseño de ingeniería certificado y sin ningún régimen de mantenimiento.
- d) **Sistemas industriales, mineros y agroindustriales** de transporte de carga y de personal.

Cada una de estas categorías presenta un perfil de riesgo distinto, y ninguna de ellas cuenta hoy con un marco regulatorio propio y suficiente. La consulta ciudadana que precede a este Proyecto ha permitido identificar que, en el caso de los sistemas rurales y comunitarios, el vacío regulatorio no se manifiesta como sobrerregulación sino como abandono: el Estado no exige, pero tampoco acompaña técnicamente ni financia el mejoramiento de instalaciones de las cuales dependen vidas humanas.

CAPÍTULO II
MARCO CONSTITUCIONAL

Sección I: El derecho al transporte

El **Artículo 76 de la Constitución Política del Estado** establece que el Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades, y determina que la ley establecerá que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores.

De esta norma se desprenden tres mandatos que fundamentan directamente el presente Proyecto:

Primero, el acceso al transporte es objeto de una garantía estatal, y no de una mera política pública discrecional. Una garantía estatal exige, por definición, estándares verificables y mecanismos de exigibilidad. Un sistema de transporte cuya calidad, seguridad y continuidad dependen exclusivamente de la autoevaluación del operador no satisface el estándar de garantía.

Segundo, la Constitución utiliza la expresión “en sus diversas modalidades”, sin cerrar el catálogo. El constituyente no limitó la garantía a las modalidades





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

tradicionales. Por tanto, la omisión legal del transporte por cable en la Ley N° 165 no puede interpretarse como una decisión constitucionalmente respaldada de excluirlo, sino como una laguna que el legislador está obligado a colmar.

Tercero, el mandato de que el sistema “genere beneficios a los usuarios y a los proveedores” impone un equilibrio: ni una regulación confiscatoria que asfixie la operación, ni una desregulación que traslade al usuario la totalidad del riesgo técnico y económico.

El **Artículo 9 numeral 5** de la Constitución establece como fin y función esencial del Estado garantizar el acceso de las personas a la educación, a la salud y al trabajo, finalidades que en el área metropolitana de La Paz dependen materialmente de la continuidad del servicio por cable. El **Artículo 15 párrafo I** reconoce el derecho a la vida y a la integridad física, psicológica y sexual, del cual deriva el deber estatal de protección frente a riesgos tecnológicos previsibles. El **Artículo 35** reconoce el derecho a la salud. El **Artículo 70** reconoce los derechos de las personas con discapacidad, entre ellos el acceso a servicios integrales y a una comunicación en lenguaje alternativo, así como a trabajar en condiciones adecuadas; y el **Artículo 71** prohíbe toda forma de discriminación por razón de discapacidad y obliga al Estado a adoptar medidas de acción positiva. El **Artículo 30 párrafo II numeral 15** reconoce el derecho de las naciones y pueblos indígena originario campesinos a ser consultados mediante procedimientos apropiados cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarles, y en particular respecto de la explotación de los recursos naturales no renovables en el territorio que habitan. El **Artículo 343** reconoce el derecho de la población a la participación en la gestión ambiental y a ser consultada e informada previamente sobre decisiones que pudieran afectar la calidad del medio ambiente.

Los **Artículos 306 a 315** de la Constitución establecen el modelo económico plural y el régimen de la empresa estatal, y el **Artículo 316 numeral 4** atribuye al Estado la conducción del proceso de planificación económica y social. Los **Artículos 213 a 217** regulan la Contraloría General del Estado y el control gubernamental. El **Artículo 232** establece los principios que rigen la Administración Pública: legitimidad, legalidad, imparcialidad, publicidad, compromiso e interés social, ética, transparencia, igualdad, competencia, eficiencia, calidad, calidez, honestidad, responsabilidad y resultados. El **Artículo 235 numeral 1** obliga a las servidoras y servidores públicos a cumplir la Constitución y las leyes.

Sección II: La distribución competencial

El **Artículo 297** de la Constitución clasifica las competencias en privativas, exclusivas, concurrentes y compartidas, definiendo cada categoría.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

El **Artículo 298 parágrafo II numeral 11** establece como competencia exclusiva del nivel central del Estado las "obras públicas de infraestructura de interés del nivel central del Estado". Esta es precisamente la norma que invocó la Ley N° 261 para declarar de interés del nivel central la construcción del sistema de La Paz y El Alto. Cabe observar, sin embargo, que dicha norma habilita al nivel central para **construir infraestructura**, no necesariamente para **regular una modalidad de transporte en todo el territorio nacional**. El fundamento competencial de la regulación general debe buscarse en otras normas.

El **Artículo 298 parágrafo II numeral 9** atribuye al nivel central del Estado la competencia exclusiva sobre "planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Fundamental". El **numeral 10** del mismo parágrafo atribuye la competencia exclusiva sobre "construcción, mantenimiento y administración de líneas férreas y ferrocarriles de la Red Fundamental". El **numeral 32** atribuye "transporte, terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento". El **numeral 33** atribuye "políticas de planificación territorial y ordenamiento territorial". El **numeral 35** atribuye "políticas generales de desarrollo productivo". El **numeral 36** atribuye "políticas generales de vivienda". El **numeral 37** atribuye "políticas generales de turismo".

El **Artículo 299 parágrafo I numeral 1** establece como competencia compartida entre el nivel central del Estado y las entidades territoriales autónomas el "régimen electoral departamental y municipal". El **parágrafo II numeral 1** del mismo artículo establece como competencia concurrente "preservar, conservar y contribuir a la protección del medio ambiente y fauna silvestre manteniendo el equilibrio ecológico y el control de la contaminación ambiental"; el **numeral 4**, "conservación de suelos, recursos forestales y bosques"; el **numeral 5**, "servicio meteorológico"; el **numeral 7**, "promoción y administración de proyectos hidráulicos y energéticos"; el **numeral 8**, "residuos industriales y tóxicos"; el **numeral 9**, "proyectos de agua potable y tratamiento de residuos sólidos"; el **numeral 13**, "vivienda y vivienda social"; y el **numeral 15**, "seguridad ciudadana".

El **Artículo 300 parágrafo I numeral 7** establece como competencia exclusiva de los gobiernos departamentales autónomos la "planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la red departamental de acuerdo a las políticas estatales, incluyendo las de la Red Fundamental en defecto del nivel central, conforme a las normas establecidas por éste"; el **numeral 8**, "construcción y mantenimiento de líneas férreas y ferrocarriles en el departamento de acuerdo a las políticas estatales, interviniendo en los de la Red Fundamental en coordinación con el nivel central del Estado"; el **numeral 9**, "clasificación de carreteras de la red fundamental, departamentales, municipales y comunitarias en el ámbito de sus competencias"; y el **numeral 10**, "transporte interprovincial terrestre, fluvial, ferrocarriles y otros medios de transporte en el departamento".





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

El **Artículo 302** **parágrafo I numeral 7** establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales autónomos la "planificación, diseño, construcción, conservación y administración de caminos vecinales en coordinación con los pueblos indígena originario campesinos cuando corresponda"; el **numeral 18**, "transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano"; y el **numeral 29**, "empresas públicas municipales".

El **Artículo 304** **parágrafo I numeral 7** atribuye a las autonomías indígena originario campesinas la competencia exclusiva sobre "administración y preservación de áreas protegidas en su jurisdicción, en el marco de la política del Estado".

De la lectura sistemática de estas normas resulta que el transporte por cable presenta una **naturaleza competencial mixta y escalonada** que no admite ser resuelta ni por una atribución exclusiva del nivel central sobre todo el universo del cable, ni por una remisión total a las autonomías. La solución constitucionalmente correcta, que este Proyecto adopta, consiste en distinguir por criterio funcional:

- a) La **regulación técnica de seguridad, la certificación de instalaciones y la habilitación de operadores** son competencia del nivel central del Estado, por su carácter de estándar técnico uniforme cuya fragmentación territorial generaría asimetrías de seguridad inaceptables y encarecería la operación. Su fundamento se encuentra en el Artículo 298 parágrafo II numerales 32 y 33, concordante con el Artículo 76 de la Constitución y con el Artículo 20 de la Ley N° 165.
- b) La **planificación, construcción, administración y operación de sistemas por cable de alcance integralmente urbano** corresponde a los gobiernos autónomos municipales, en aplicación del Artículo 302 parágrafo I numeral 18, sujeta al estándar técnico nacional.
- c) La **planificación, construcción, administración y operación de sistemas por cable que trasciendan el límite municipal sin trascender el departamental** corresponde a los gobiernos autónomos departamentales, en aplicación del Artículo 300 parágrafo I numeral 10.
- d) La **planificación, construcción, administración y operación de sistemas por cable que alcancen a más de un departamento, o que sean declarados de interés del nivel central del Estado por ley expresa**, corresponde al nivel central, en aplicación del Artículo 298 parágrafo II numerales 11 y 32.
- e) Los **sistemas rurales y comunitarios** ubicados en jurisdicción de autonomías indígena originario campesinas se rigen por un régimen especial simplificado, con asistencia técnica del nivel central y respeto a las formas





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

propias de organización, previa consulta conforme al Artículo 30 parágrafo II numeral 15 de la Constitución.

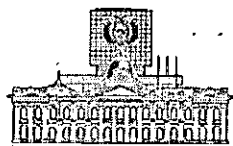
Este esquema, que se desarrolla en el Título III del articulado, no crea competencias nuevas ni desplaza las existentes: las ordena. Es la misma técnica que el ordenamiento boliviano ya emplea en materia vial mediante la clasificación en Red Fundamental, Red Departamental y Red Municipal, y que el presente Proyecto traslada al cable mediante la clasificación en Red Nacional, Red Departamental y Red Municipal de Transporte por Cable.

Sección III: Bloque de constitucionalidad y estándares internacionales

El **Artículo 410 parágrafo II** de la Constitución establece que el bloque de constitucionalidad está integrado por los Tratados y Convenios internacionales en materia de Derechos Humanos y las normas de Derecho Comunitario ratificados por el país.

Resultan aplicables a la materia:

- a) **La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad**, ratificada por Bolivia mediante Ley N° 4024, cuyo Artículo 9 obliga a los Estados Parte a adoptar medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al transporte, y a asegurar que las entidades privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad, y cuyo Artículo 11 obliga a adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad y protección de las personas con discapacidad en situaciones de riesgo.
- b) **El Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes**, elevado a rango de ley mediante Ley N° 1257, y la **Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas**, elevada a rango de ley mediante Ley N° 3760, en cuanto imponen la obligación de consulta previa, libre e informada respecto de medidas susceptibles de afectar a los pueblos indígena originario campesinos.
- c) **El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales** y el **Protocolo de San Salvador**, en cuanto reconocen el derecho a condiciones de trabajo seguras y saludables, aplicable al personal de operación y mantenimiento de instalaciones por cable.
- d) **Los Convenios 155 y 187 de la Organización Internacional del Trabajo** sobre seguridad y salud en el trabajo, en lo relativo a la gestión de riesgos laborales en instalaciones de alto riesgo.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

En materia de estándares técnicos, si bien no integran el bloque de constitucionalidad, este Proyecto incorpora por remisión el acervo normativo internacional reconocido, cuya recepción se justifica en el Capítulo V de esta Exposición.

CAPÍTULO III
DIAGNÓSTICO DE LA NORMATIVA VIGENTE

Sección I: Metodología del análisis

El diagnóstico que sigue se construyó mediante cuatro operaciones sucesivas:

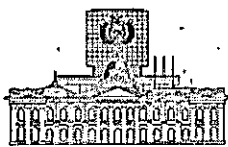
- a) **Inventario normativo:** identificación de toda norma de alcance general vigente que regule, mencione o afecte al transporte por cable, en los niveles de ley, decreto supremo, resolución ministerial, resolución administrativa regulatoria y normativa municipal.
- b) **Análisis de cobertura:** verificación, para cada uno de los diecisiete componentes que la doctrina regulatoria comparada identifica como esenciales en un régimen de transporte de pasajeros de alto riesgo, de si existe norma boliviana que lo cubra, de qué jerarquía y con qué nivel de exigibilidad.
- c) **Análisis de coherencia:** identificación de antinomias, remisiones a normas inexistentes, delegaciones sin contenido y superposiciones competenciales.
- d) **Análisis de exigibilidad:** verificación de si cada obligación identificada cuenta con órgano competente para exigirla, procedimiento para verificarla y consecuencia jurídica en caso de incumplimiento. Una obligación sin estos tres elementos es, en términos regulatorios, inexistente.

Sección II: Inventario normativo

Nivel constitucional: Artículos 9, 15, 30, 35, 70, 71, 76, 232, 235, 297 a 305, 316, 343 y 410 de la Constitución Política del Estado.

Nivel legal:

- Ley N° 031, de 19 de julio de 2010, Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Báñez", en particular sus Artículos 96 y 97 sobre transporte.
- Ley N° 165, de 16 de agosto de 2011, General de Transporte.
- Ley N° 164, de 8 de agosto de 2011, General de Telecomunicaciones, Tecnologías de Información y Comunicación, en lo relativo a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes.
- Ley N° 261, de 15 de julio de 2012, de Construcción, Implementación y Administración del Sistema de Transporte por Cable (Teleférico) en las ciudades de La Paz y El Alto.



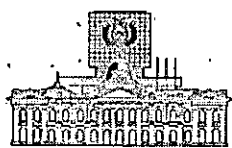


ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- Ley N° 466, de 26 de diciembre de 2013, de la Empresa Pública.
- Ley N° 651, de 26 de enero de 2015, de Construcción e Implementación del Sistema de Transporte por Cable (Teleférico) en las ciudades de La Paz y El Alto, en su segunda fase.
- Ley N° 2341, de 23 de abril de 2002, de Procedimiento Administrativo.
- Ley N° 1178, de 20 de julio de 1990, de Administración y Control Gubernamentales.
- Ley N° 1333, de 27 de abril de 1992, del Medio Ambiente.
- Ley N° 223, de 2 de marzo de 2012, General para Personas con Discapacidad.
- Ley N° 453, de 4 de diciembre de 2013, General de los Derechos de las Usuarias y los Usuarios y de las Consumidoras y los Consumidores.
- Ley N° 292, de 25 de septiembre de 2012, General de Turismo "Bolivia te espera".
- Ley N° 535, de 28 de mayo de 2014, de Minería y Metalurgia.
- Ley N° 004, de 31 de marzo de 2010, de Lucha Contra la Corrupción, Enriquecimiento Ilícito e Investigación de Fortunas "Marcelo Quiroga Santa Cruz".
- Ley N° 1670, de 31 de octubre de 1995, del Banco Central de Bolivia.

Nivel reglamentario:

- Decreto Supremo N° 0071, de 9 de abril de 2009, que crea las Autoridades de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes, definiendo los lineamientos del marco regulatorio y de fiscalización del sector transportes.
- Decreto Supremo N° 1335, de 29 de agosto de 2012, relativo a los recursos del sistema por cable.
- Decreto Supremo N° 1978, de 16 de abril de 2014, régimen transitorio para la creación de empresas públicas de tipología estatal, en cuyo marco se crea la Empresa Estatal de Transporte por Cable "Mi Teleférico".
- Decreto Supremo N° 3168, de 3 de mayo de 2017; Decreto Supremo N° 3255, de 19 de julio de 2017; Decreto Supremo N° 3514, de 21 de marzo de 2018; y Decreto Supremo N° 3626, de 25 de julio de 2018, que amplían atribuciones y competencias de la Empresa Estatal de Transporte por Cable "Mi Teleférico".
- Decreto Supremo N° 4857, de 6 de enero de 2023, Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, que fija las funciones del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través del Viceministerio de Transportes.
- Reglamentación ambiental de la Ley N° 1333 (Decretos Supremos N° 24176 y conexos).





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Nivel infrarreglamentario:

Reglamento del Sistema Integrado de Transporte y demás reglamentos internos de la Empresa Estatal de Transporte por Cable "Mi Teleférico"; resoluciones administrativas regulatorias de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes; normativa municipal de La Paz y El Alto en materia de uso de suelo y licencias de funcionamiento.

Sección III: La omisión estructural de la Ley N° 165

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

El **Artículo 4 párrafo II** dispone que las actividades del transporte aéreo, terrestre, ferroviario y acuático son libres en el territorio, agua y espacio aéreo boliviano, en cuanto no fueren limitados por esa Ley, sus reglamentos y demás disposiciones por razones de defensa, seguridad nacional o de interés público.

El **Artículo 6** enuncia los principios del Sistema de Transporte Integral, entre ellos la accesibilidad, conforme a la cual todas las usuarias y usuarios podrán acceder al Sistema por el medio y modalidad que escojan, los mismos que deben contar con facilidades de acceso y estar en condiciones de equidad, calidad y seguridad, y la calidad, conforme a la cual el Sistema debe proveer un servicio en conformidad a los estándares establecidos. El **Artículo 8** dispone que el Estado, en todos sus niveles de gobierno, promoverá una mejora continua del nivel del servicio y optimizará las condiciones de la prestación; que se deberá reducir al máximo el nivel de accidentabilidad; y que el transporte constituye una base fundamental de la integración y el desarrollo, por lo que el Estado fomentará, protegerá y garantizará la continuidad de los servicios.

Las definiciones del **Artículo 7 de la Ley N° 165** comprenden "infraestructura aeronáutica", "infraestructura ferroviaria", "infraestructura portuaria" e "infraestructura vial". **No existe definición de infraestructura de transporte por cable.** La Ley N° 165 tampoco contiene definiciones de "instalación por cable", "operador de transporte por cable", "vía por cable", "estación de transporte por cable" ni ningún concepto técnico de la modalidad.

Las consecuencias jurídicas de esta omisión son cinco, y son graves:





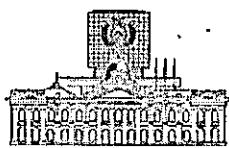
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Primera consecuencia: el transporte por cable no integra formalmente el Sistema de Transporte Integral. Los principios del Artículo 6, accesibilidad, calidad, seguridad, continuidad, se predicán del STI. Si el cable no es modalidad del STI, esos principios no le son directamente aplicables. Se sostiene, con razonabilidad, que le son aplicables por analogía o por la vía del Artículo 76 de la Constitución. Pero una garantía de seguridad que depende de una interpretación analógica es una garantía débil, y en materia de vida e integridad física la debilidad interpretativa es inadmisibles.

Segunda consecuencia: la remisión del Artículo 6 de la Ley N° 261 al párrafo III del Artículo 24 de la Ley N° 165 opera sobre un objeto no regulado. La Ley N° 261 delegó al Órgano Ejecutivo la fijación por Decreto Supremo de las condiciones de prestación del servicio "de conformidad al párrafo III del Artículo 24 de la Ley General de Transporte". Se produce así una remisión en cadena hacia una ley que no contempla la modalidad. La norma habilitante carece de contenido material que oriente y limite la potestad reglamentaria delegada.

Tercera consecuencia: la competencia de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes sobre el cable es, cuando menos, discutible. La regulación y fiscalización del sector transportes está a cargo de la ATT, conforme al Decreto Supremo N° 0071, de 9 de abril de 2009, que define los lineamientos del marco regulatorio y fiscalización para el sector de transportes. Sus objetivos principales son promover la competencia y la eficiencia en las actividades del sector transportes y regular, controlar, supervisar, fiscalizar y vigilar la prestación de los servicios y actividades del sector. Ahora bien: el "sector transportes" que la ATT regula está delimitado por la Ley N° 165, que no incluye el sistema de transporte por cable. Un operador de transporte por cable que impugnara un acto de fiscalización de la ATT alegando falta de competencia material tendría un argumento jurídicamente serio. **El Estado boliviano no puede permitirse que la fiscalización de un sistema que moviliza cientos de miles de personas diarias descansa sobre una competencia impugnable.**

Cuarta consecuencia: el operador estatal se autorregula. Ante la ausencia de estándar legal y de reglamentación específica de seguridad, la Empresa Estatal de Transporte por Cable "Mi Teleférico" ha desarrollado sus propios reglamentos internos, entre ellos el Reglamento del Sistema Integrado de Transporte, que cumplen materialmente una función normativa. Debe reconocerse expresamente que estos instrumentos han sido elaborados con seriedad técnica y que el sistema exhibe un desempeño operacional destacable. Pero la calidad contingente de la autorregulación no sustituye la garantía institucional: un reglamento interno puede ser modificado unilateralmente por el propio sujeto obligado, no es exigible por terceros ante un órgano independiente, y su incumplimiento no genera





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

consecuencia sancionatoria externa. La seguridad de un sistema de transporte masivo no puede depender de la virtud del operador de turno.

Quinta consecuencia: los sistemas por cable no estatales operan en zona gris. Un telesilla turístico, una tarabita comunitaria o un andarivel minero de transporte de personal no están alcanzados ni por la Ley N° 261, limitada a La Paz y El Alto, ni por la Ley N° 165, que no contempla la modalidad, ni por los reglamentos internos de la empresa estatal, que sólo obligan a ella. Su régimen jurídico se reduce, en el mejor de los casos, a una licencia municipal de funcionamiento que no verifica ningún parámetro técnico del sistema.

Sección IV: El defecto de origen de las Leyes N° 261 y N° 651

Las Leyes N° 261 y N° 651 son **leyes - proyecto**, no leyes - marco. Su técnica legislativa es la propia de una autorización de obra pública: declaran de interés, autorizan financiamiento, habilitan contratación directa, disponen expropiaciones y ordenan la creación de una empresa. Nada de ello es objetable en sí mismo; era lo que la coyuntura de 2012 y 2015 requería para viabilizar la obra.

El problema es que **catorce años después, estas leyes de habilitación siguen siendo el principal instrumento legal de la modalidad**. Una norma diseñada para permitir que se construya una obra ha terminado operando, por defecto, como el estatuto permanente de un servicio público esencial. El Artículo 6 de la Ley N° 261 anunció una regulación por Decreto Supremo que debía establecer las condiciones de prestación del servicio; esa regulación, en la medida en que se ha desarrollado, lo ha hecho de manera fragmentaria y sin cubrir el núcleo de seguridad operacional, régimen tarifario reglado, derechos exigibles ni investigación independiente de accidentes.

Adicionalmente, ambas leyes contienen un **sesgo territorial**: su objeto se limita a las ciudades de La Paz y El Alto. Un sistema por cable proyectado en cualquier otro municipio del país no encuentra en ellas ningún marco aplicable, y deberá tramitar su propia ley especial, reproduciendo el modelo de legislación ad hoc, caso por caso, que es precisamente lo que una ley marco debe evitar.

Sección V: La confusión entre operador, planificador y regulador

Bajo el régimen vigente, la Empresa Estatal de Transporte por Cable "Mi Teleférico" es simultáneamente:

- a) **Operador** del servicio.
- b) **Constructor y contratante** de nuevas líneas e infraestructura.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- c) **Planificador**, en la medida en que los Decretos Supremos N° 3168, N° 3514 y N° 3626 ampliaron sus atribuciones y competencias, y el Decreto Supremo N° 3255 la autorizó a ejecutar programas y proyectos con recursos transferidos por otras entidades del nivel central.
- d) **Normador técnico de facto**, mediante sus reglamentos internos.
- e) **Integrador modal**, mediante el Reglamento del Sistema Integrado de Transporte.
- f) **Verificador de su propio cumplimiento**, en ausencia de un régimen de inspección externa especializada.

Esta concentración funcional no responde a un designio de opacidad, sino a la ausencia de una arquitectura institucional diseñada legislativamente. Pero sus efectos son estructurales: **no existe un tercero técnicamente capaz que pueda contradecir al operador en materia de seguridad; no existe procedimiento por el cual una usuaria o usuario pueda exigir el cumplimiento de un estándar; y no existe consecuencia jurídica ante el incumplimiento de un reglamento que el propio obligado dictó.**

La empresa fue creada con autonomía de gestión administrativa, financiera, comercial, legal y técnica, con sujeción a las atribuciones del Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda como responsable de la política del sector. La sujeción a la política sectorial es un control de orientación, no un control de seguridad operacional. El Ministerio define política; no inspecciona pinzas de acoplamiento, no audita ensayos no destructivos de cable tractor, no verifica tiempos de evacuación. Y la Contraloría General del Estado ejerce control gubernamental sobre la gestión, no control técnico de seguridad ferroviaria o por cable.

Existe, por tanto, un control de legalidad presupuestaria y un control de política sectorial, pero no existe un control técnico independiente de seguridad operacional. Ese es el hallazgo central de este diagnóstico.

CAPÍTULO IV VACÍOS Y OBSERVACIONES DETECTADOS

Se identifican veintiún vacíos, agrupados en seis categorías. Cada uno se enuncia, se acredita y se vincula al artículo del Proyecto que lo resuelve.

Sección I: Vacíos de reconocimiento y competencia

Vacío N° 1 — Ausencia del transporte por cable como modalidad del Sistema de Transporte Integral. La Ley N° 165 define el STI en modalidades aérea,





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

terrestre, ferroviaria y acuática. El cable no figura. *Resuelto por:* Artículos 1, 7 y Disposición Adicional Primera del Proyecto.

Vacío N° 2 — Inexistencia de definiciones legales de la modalidad. No existe en el ordenamiento boliviano definición legal de instalación por cable, operador, teleférico, telecabina, telesilla, funicular, monocable, bicable, tricable, pinza fija, pinza desembragable, cable tractor, cable portador, vehículo, piona, estación motriz, estación de reenvío ni evacuación. *Resuelto por:* Artículo 6 y Anexo II del Proyecto.

Vacío N° 3 — Competencia regulatoria de la ATT no anclada en ley. La competencia de la ATT sobre transportes deriva del Decreto Supremo N° 0071 y se delimita por la Ley N° 165, que excluye el cable. *Resuelto por:* Artículos 17 a 19 del Proyecto.

Vacío N° 4 — Ausencia de reglas de distribución competencial entre niveles de gobierno para el cable. La Constitución no menciona expresamente el cable en los Artículos 298, 300 y 302. La Ley N° 165 no lo desarrolla. La consecuencia es incertidumbre sobre quién autoriza un sistema por cable en un municipio distinto de La Paz o El Alto. *Resuelto por:* Artículos 12 a 16 y Título III del Proyecto.

Vacío N° 5 — Ausencia de clasificación funcional de la red. No existe equivalente al régimen de Red Fundamental, Departamental y Municipal aplicable a carreteras. *Resuelto por:* Artículos 9 a 11 del Proyecto.

Sección II: Vacíos de seguridad operacional

Vacío N° 6 — Ausencia de estándar técnico obligatorio. No existe norma boliviana de rango legal o reglamentario que fije requisitos de diseño, fabricación, montaje, ensayo y puesta en servicio de instalaciones por cable. El estándar aplicado en la práctica es el del proveedor tecnológico, incorporado contractualmente. Ello significa que **el estándar de seguridad es una cláusula contractual privada y no una norma pública**, y que puede variar según el proveedor de cada línea. *Resuelto por:* Artículos 41 a 48 del Proyecto.

Vacío N° 7 — Ausencia de certificación previa a la puesta en servicio. No existe acto administrativo por el cual una autoridad pública independiente certifique que una instalación es apta para transportar personas antes de su apertura. *Resuelto por:* Artículos 33 a 36 del Proyecto.

Vacío N° 8 — Ausencia de régimen de inspección periódica obligatoria. No existe obligación legal de inspección técnica periódica por órgano externo, ni





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

periodicidad definida, ni consecuencia por su omisión. *Resuelto por:* Artículos 49 a 54 del Proyecto.

Vacío N° 9 — Ausencia de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional exigible. No existe obligación legal de implantar un SGSO con notificación de sucesos, análisis de riesgos, cultura de seguridad no punitiva y mejora continua. *Resuelto por:* Artículos 55 a 61 del Proyecto.

Vacío N° 10 — Ausencia de regulación de planes de evacuación y rescate. No existe estándar público sobre tiempo máximo de evacuación, dotación de brigadas, equipamiento, frecuencia de simulacros ni auditoría externa de los planes. En un sistema aéreo, la evacuación en altura es el escenario crítico por excelencia. *Resuelto por:* Artículos 62 a 67 del Proyecto.

Vacío N° 11 — Ausencia de régimen de vida útil y reemplazo de componentes críticos. No existe norma que fije la vida útil máxima de cables, pinzas, poleas, frenos y sistemas de mando, ni obligación de ensayos no destructivos periódicos, ni régimen de "gran revisión" a plazos determinados. Las primeras líneas del sistema de La Paz–El Alto operan desde 2014; sus componentes se aproximan a los umbrales en que la normativa comparada exige revisiones mayores. *Resuelto por:* Artículos 68 a 72 del Proyecto.

Vacío N° 12 — Ausencia de régimen de habilitación y competencia del personal. No existe licencia, certificación ni registro público del personal de operación, mantenimiento y rescate. No hay requisitos legales de formación, evaluación periódica ni control de aptitud psicofísica. *Resuelto por:* Artículos 73 a 79 del Proyecto.

Vacío N° 13 — Ausencia de regulación de la interfaz con fenómenos meteorológicos y sísmicos. No existe norma sobre umbrales de viento, hielo, descargas eléctricas o eventos sísmicos que obliguen a suspender el servicio, ni sobre protocolos de reanudación. *Resuelto por:* Artículos 80 a 83 del Proyecto.

Sección III: Vacíos de investigación de accidentes

Vacío N° 14 — Inexistencia de órgano independiente de investigación técnica. Bolivia cuenta con investigación independiente de accidentes en aviación civil a través de la autoridad aeronáutica, pero no tiene equivalente para el cable. Ante un accidente, el operador investiga su propio accidente. *Resuelto por:* Título IX; Artículos 111 a 120 del Proyecto.

Vacío N° 15 — Ausencia de obligación de notificación de sucesos e incidentes. No existe obligación de reportar incidentes graves ni sucesos precursores a



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

autoridad alguna, ni base de datos pública de seguridad. Sin datos de incidentes no hay prevención posible. *Resuelto por:* Artículos 59 y 113 del Proyecto.

Sección IV: Vacíos de derechos de las usuarias y usuarios

Vacío N° 16 — Derechos no específicos ni exigibles. La Ley N° 453 reconoce derechos generales de usuarias y usuarios, pero no contempla las particularidades del cable: interrupción en altura, evacuación, tiempos máximos de permanencia en vehículo detenido, información en tiempo real, reintegro tarifario por interrupción. *Resuelto por:* Título VI, Artículos 84 a 92 del Proyecto.

Vacío N° 17 — Accesibilidad sin estándar verificable. La Ley N° 223 y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad imponen obligaciones de accesibilidad. El sistema de La Paz–El Alto fue diseñado incorporando facilidades para pasajeros con discapacidad, lo cual constituye un antecedente valioso. Pero no existe estándar público, verificable y exigible que obligue a todo sistema por cable del país a alcanzar ese nivel. *Resuelto por:* Artículos 88 a 90 del Proyecto.

Vacío N° 18 — Ausencia de procedimiento tarifario reglado. No existe metodología pública de fijación tarifaria, ni obligación de audiencia pública previa, ni de motivación técnica, ni de publicación de la estructura de costos. La tarifa se fija por acto del operador o del Ejecutivo sin procedimiento reglado. *Resuelto por:* Artículos 93 a 99 del Proyecto.

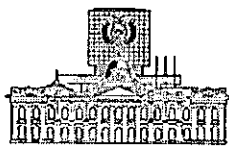
Sección V: Vacíos de transparencia y sostenibilidad

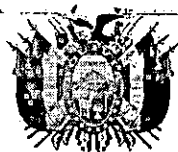
Vacío N° 19 — Ausencia de obligaciones de publicidad de indicadores. No existe obligación legal de publicar indicadores de disponibilidad, confiabilidad, siniestralidad, tiempos de interrupción, ni resultados financieros desagregados por línea. *Resuelto por:* Artículos 100 a 104 del Proyecto.

Vacío N° 20 — Ausencia de régimen de sostenibilidad financiera y subsidio explícito. El servicio se financia mediante aportes de capital del TGN y recursos transferidos, sin que exista un régimen legal que explicité el subsidio, lo cuantifique, lo condicione a metas de desempeño y lo someta a evaluación periódica. Un subsidio implícito e indefinido es un pasivo fiscal no gestionado. *Resuelto por:* Artículos 105 a 110 del Proyecto.

Sección VI: Vacío de régimen sancionatorio

Vacío N° 21 — Inexistencia de régimen de infracciones y sanciones específico. No existe tipificación de infracciones en materia de transporte por cable, ni escala





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

de sanciones, ni procedimiento sancionatorio especializado, ni medidas cautelares —singularmente, la suspensión del servicio por riesgo inminente—. Sin régimen sancionatorio, toda la regulación anterior es declarativa. *Resuelto por:* Título X, Artículos 121 a 134 del Proyecto.

Sección VII: Cuadro de observaciones adicionales

Además de los vacíos, se formulan las siguientes observaciones al régimen vigente, que no constituyen ausencias sino defectos de diseño:

Observación primera. La Ley N° 261 empleó el Artículo 298 párrafo II numeral 11 de la Constitución —obras públicas de infraestructura de interés del nivel central— como título competencial. Ese título habilita a construir, no a regular permanentemente una modalidad. Fundar la regulación sectorial en ese numeral es un forzamiento del texto constitucional.

Observación segunda. La creación de la empresa estatal se realizó en el marco del régimen **transitorio** del Decreto Supremo N° 1978. Un régimen transitorio que rige de forma permanente la empresa operadora del principal sistema de transporte masivo del país es una anomalía que debe corregirse.

Observación tercera. La ampliación sucesiva de atribuciones de la empresa por Decretos Supremos N° 3168, N° 3514 y N° 3626 se produjo sin modificación correlativa de la ley marco, ampliando por vía reglamentaria el ámbito de actuación de una entidad creada por ley para un objeto acotado.

Observación cuarta. El Decreto Supremo N° 4857 asigna las funciones sectoriales al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través del Viceministerio de Transportes, cuya estructura no contempla una unidad especializada en transporte por cable, pese a que Bolivia opera la mayor red del mundo en esta modalidad.

Observación quinta. La integración modal entre el sistema por cable y otros modos —en particular los buses municipales, con los que se habilitaron transferencias de pasajeros desde diciembre de 2014— se articula mediante reglamentos del operador y convenios interinstitucionales, sin marco legal de integración modal que fije derechos de las usuarias y usuarios en el transbordo, reglas de reparto de ingresos ni responsabilidad en caso de fallo de un modo.

Observación sexta. No existe registro público único de instalaciones por cable en el territorio nacional. El Estado no sabe con precisión cuántas instalaciones por cable de transporte de personas existen en Bolivia. Es imposible fiscalizar lo que no se ha censado.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CAPÍTULO V
DERECHO COMPARADO Y ESTÁNDARES TÉCNICOS

Sección I: Criterio de selección

Se analizaron cuatro familias regulatorias: la europea continental, por ser la cuna tecnológica del cable y poseer el corpus normativo más maduro; la latinoamericana andina, por su comparabilidad geográfica, institucional y de propósito social; la norteamericana, por su modelo de normalización técnica descentralizada; y el acervo de organismos técnicos internacionales especializados.

Sección II: Unión Europea

El Reglamento (UE) 2016/424 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las instalaciones de transporte por cable, que derogó la Directiva 2000/9/CE, constituye el instrumento de referencia mundial. Sus rasgos estructurales, relevantes para Bolivia, son:

- a) **Ámbito objetivo amplio:** cubre funiculares y otras instalaciones cuyos vehículos se desplazan sobre ruedas u otros dispositivos de sustentación mediante tracción por cable; teleféricos cuyos vehículos son transportados o desplazados por uno o varios cables portadores; y telesquís que arrastran a los usuarios con equipo apropiado mediante un cable.
- b) **Régimen de subsistemas y componentes de seguridad:** distingue entre la instalación como conjunto y los componentes de seguridad —definidos como todo componente o conjunto destinado a integrarse en una instalación cuyo fallo puede poner en peligro la seguridad o la salud—, sometiendo a estos últimos a evaluación de conformidad por organismos notificados independientes, marcado de conformidad y declaración de conformidad del fabricante.
- c) **Análisis de seguridad e informe de seguridad:** antes de la construcción, se exige un análisis de seguridad de la instalación proyectada que considere todos los modos de funcionamiento, examine cada peligro y determine las medidas de mitigación, del cual resulta un informe de seguridad que recomienda las medidas y enumera los componentes de seguridad.
- d) **Separación entre fabricante, operador y organismo de evaluación:** el organismo notificado debe ser un tercero independiente de la organización o instalación que evalúa, sin ser diseñador, fabricante, suministrador, instalador, comprador, propietario, usuario ni encargado del mantenimiento.
- e) **Reserva de competencia estatal para la autorización:** la autorización de puesta en servicio y las inspecciones periódicas corresponden a la autoridad del Estado miembro, con procedimientos de salvaguardia frente a instalaciones que presenten riesgo.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La normativa técnica armonizada de desarrollo comprende la serie **EN 12929** (requisitos generales, prescripciones para todas las instalaciones y disposiciones adicionales para instalaciones sin freno de vehículo), **EN 12927** (cables: criterios de selección, fijación, empalmes, vigilancia, ensayos no destructivos, criterios de sustitución, colocación y tensado), **EN 12930** (cálculos), **EN 13223** (sistemas de accionamiento y otros equipos mecánicos), **EN 13243** (equipos eléctricos distintos de los de accionamiento), **EN 1908** (dispositivos de tensado), **EN 1909** (recuperación y evacuación de usuarios), **EN 13796** (vehículos, incluidas las pinzas), y **EN 12397** (explotación).

Lección para Bolivia: el modelo europeo demuestra que la seguridad del cable descansa en tres pilares —análisis de seguridad previo obligatorio, evaluación de conformidad por tercero independiente, y autorización estatal de puesta en servicio—, de los cuales Bolivia hoy no tiene institucionalizado ninguno.

Sección III: Austria, Francia, Suiza e Italia

Austria cuenta con la Seilbahngesetz, ley específica de instalaciones por cable, que somete la construcción y explotación a concesión y autorización administrativa, con inspecciones periódicas y régimen de revisión mayor a plazos determinados. **Suiza** dispone de la Seilbahngesetz federal y de una oficina federal de transportes con división especializada, además de un servicio de investigación de accidentes de transporte independiente del regulador y del operador. **Francia** integra el cable en el Code des transports y somete las remontadas mecánicas al Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés, órgano técnico especializado del Estado que emite prescripciones, autoriza puestas en servicio y realiza inspecciones. **Italia** regula la materia mediante normativa específica de impianti a fune, con distinción de clases según capacidad y desnivel.

Los cuatro ordenamientos comparten cinco rasgos que este Proyecto adopta:

- a) Ley específica de rango legal para la modalidad, distinta de la ley general de transporte.
- b) Órgano técnico estatal especializado, distinto del operador.
- c) Autorización previa de puesta en servicio como acto reglado.
- d) Régimen de revisiones periódicas y de gran revisión a plazos fijos.
- e) Investigación de accidentes por órgano independiente con finalidad preventiva.

Sección IV: Colombia

Colombia es el referente latinoamericano más relevante, por haber sido pionero en el uso del cable como transporte público urbano de integración social —el





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Metrocable de Medellín, inaugurado en 2004, y los sistemas posteriores de Manizales, Cali, Bogotá y Soacha—.

Su arquitectura normativa presenta tres características de interés:

- a) **Reconocimiento legal expreso:** la Ley 105 de 1993 y sus normas concordantes incorporan el transporte por cable como modalidad, y la reglamentación sectorial desarrolla el “servicio público de transporte terrestre automotor” y el “sistema de transporte por cable” con regímenes propios.
- b) **Superintendencia de Transporte:** entidad de vigilancia, inspección y control con competencia sobre los concesionarios y operadores, separada de las entidades que ejecutan y operan.
- c) **Normas técnicas nacionales:** el Instituto Colombiano de Normas Técnicas ha adoptado normas técnicas para instalaciones de transporte por cable, incorporando el acervo europeo al ordenamiento nacional.

Lección para Bolivia: Colombia demuestra que un país andino, con restricciones fiscales y una geografía comparable, puede construir un régimen de vigilancia y control especializado sin necesidad de replicar íntegramente el aparato regulatorio europeo, y que la adopción por referencia de normas técnicas internacionales es una vía viable y económica.

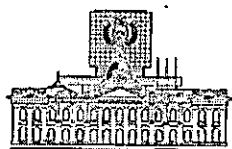
Sección V: Ecuador, Perú, México y Chile

Ecuador regula las tarabitas y sistemas por cable turísticos mediante normativa de la autoridad de transporte terrestre y del ministerio de turismo, con exigencias de habilitación y verificación técnica. Su experiencia es particularmente relevante para el tratamiento de sistemas rurales y comunitarios.

Perú, tras la construcción del sistema de Kuélap, adoptó normativa específica de concesión y supervisión de sistemas por cable, sujetando la operación a un organismo supervisor.

México cuenta con los sistemas Mexicable y Cablebús, regulados mediante normativa de la autoridad de transporte de las entidades federativas, con adopción por referencia de normas europeas y estadounidenses.

Chile regula los andariveles y medios de elevación en centros de esquí mediante normativa del organismo sectorial competente y normas chilenas oficiales.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Sección VI: Estados Unidos de América

El modelo estadounidense se articula sobre la norma **ANSI B77.1**, estándar nacional para instalaciones de transporte por cable de pasajeros, cuya adopción y exigibilidad corresponde a las autoridades de cada Estado, muchas de las cuales cuentan con una junta o consejo de seguridad de tramways con inspectores certificados. Es un modelo de normalización privada con exigibilidad pública estatal.

Lección para Bolivia: la técnica de adopción por referencia de un estándar técnico, con actualización dinámica, evita que la norma legal quede tecnológicamente obsoleta y elimina la necesidad de que el Estado desarrolle desde cero un corpus técnico que ya existe y está validado internacionalmente.

Sección VII: Organismos técnicos internacionales

La **Organización Internacional de Transporte por Cable (OITAF)** constituye el foro técnico internacional de la modalidad y produce recomendaciones sobre seguridad, explotación y rescate. La **Organización Internacional de Normalización (ISO)** aporta los marcos de sistemas de gestión aplicables, en particular ISO 45001 sobre seguridad y salud en el trabajo, ISO 31000 sobre gestión del riesgo, ISO 55000 sobre gestión de activos e ISO 9001 sobre gestión de la calidad. El **Instituto Boliviano de Normalización y Calidad (IBNORCA)** es la instancia nacional competente para la adopción de normas técnicas bolivianas, y este Proyecto le encomienda la adopción del corpus técnico correspondiente.

Sección VIII: Cuadro comparativo de síntesis

Elemento regulatorio	UE / Austria / Suiza	Colombia	EE.UU.	Bolivia (vigente)	Proyecto
Ley específica de la modalidad	Sí	Parcial	Estatal	No	Sí
Cable como modalidad legal de transporte	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Órgano técnico especializado	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Certificación previa a puesta en servicio	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Evaluación de conformidad por tercero	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Inspección periódica obligatoria	Sí	Sí	Sí	No	Sí
SGSO exigible	Sí	Sí	Parcial	No	Sí
Plan de evacuación auditado	Sí	Sí	Sí	Interno	Sí





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Elemento regulatorio	UE / Austria / Suiza	Colombia	EE.UU.	Bolivia (vigente)	Proyecto
Vida útil y gran revisión reglada	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Licencia de personal	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Investigación independiente de accidentes	Sí	Parcial	Parcial	No	Sí
Procedimiento tarifario reglado	Sí	Sí	N/A	No	Sí
Régimen sancionatorio específico	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Registro público de instalaciones	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Régimen de sistemas comunitarios	Parcial	Parcial	No	No	Sí

El cuadro es elocuente. De quince elementos regulatorios que constituyen el estándar internacional de la modalidad, **Bolivia no tiene institucionalizado ninguno con rango normativo suficiente**, pese a operar la red más extensa del mundo.

CAPÍTULO VI
FUNDAMENTACIÓN DE LAS OPCIONES ADOPTADAS

Sección I: La opción institucional

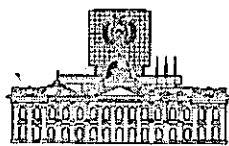
Se evaluaron tres alternativas para la arquitectura de regulación y fiscalización.

Alternativa A: Creación de una Autoridad de Regulación y Fiscalización del Transporte por Cable como entidad autárquica nueva.

Ventajas: máxima especialización; identidad institucional propia; independencia estructural respecto de otros sectores; señal política inequívoca.

Desventajas: costo fiscal de creación de una entidad completa —directorío, estructura administrativa, sistemas, infraestructura— desproporcionado respecto del universo regulado; duplicación de funciones administrativas ya existentes en la ATT; riesgo de captura por sujeto único, dado que el operador dominante es una empresa estatal, lo que en la práctica generaría una entidad estatal fiscalizando a otra entidad estatal con presupuesto asignado por el mismo Ejecutivo; y tiempo de implementación estimado en no menos de treinta y seis meses.

Alternativa B: Unidad especializada dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

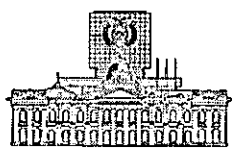
Ventajas: implementación rápida; costo bajo; aprovechamiento de la capacidad sectorial del Viceministerio de Transportes.

Desventajas: **defecto insalvable de independencia.** El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda es el responsable de la política del sector y aquel a cuyas atribuciones está sujeta la Empresa Estatal de Transporte por Cable "Mi Teleférico". Fue además el Ministerio autorizado por la Ley N° 261 para contratar directamente la construcción del sistema y responsable de la evaluación y seguimiento de los recursos del crédito. Asignarle la fiscalización de seguridad significaría que el mismo Ministerio que impulsó la obra, contrató al constructor, define la política y tutela a la empresa, deba además declarar que la instalación no es segura y ordenar su cierre. La estructura de incentivos es abiertamente adversa.

Alternativa C (adoptada): Dirección Técnica de Transporte por Cable en el seno de la ATT, con autonomía técnica reforzada, presupuesto propio y garantías de independencia funcional.

Fundamentos de la elección:

- a) **Anclaje competencial correcto:** la ATT es ya el regulador del sector transportes conforme al Decreto Supremo N° 0071, con el mandato de regular, controlar, supervisar, fiscalizar y vigilar la prestación de los servicios y actividades del sector. El Proyecto no crea una competencia nueva: **la explicita, la ancla en ley y la dota de contenido**, resolviendo el Vacío N° 3.
- b) **Independencia respecto del operador:** la ATT no depende del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda ni tiene relación de tutela con la empresa estatal operadora. Es un tercero institucional respecto de la relación Ministerio-Empresa.
- c) **Costo fiscal acotado:** se aprovecha la estructura administrativa, jurídica, de atención al usuario y de procedimiento sancionatorio ya existente, incorporando únicamente la capacidad técnica especializada. El costo incremental estimado se detalla en el Anexo V.
- d) **Precedente comparado:** el modelo francés del Service Technique des Remontées Mécaniques —órgano técnico especializado inserto en la estructura estatal de transportes, no entidad autárquica separada— acredita la viabilidad de esta arquitectura.
- e) **Mitigación del defecto:** la principal objeción a la Alternativa C es que la ATT concentra telecomunicaciones, transportes y servicio postal, con riesgo de que el cable quede subordinado a prioridades de sectores más visibles. El Proyecto mitiga este riesgo mediante cuatro garantías expresas: asignación presupuestaria específica no reasignable, requisitos de calificación técnica del Director, inamovilidad por período fijo con causales tasada de remoción, y obligación de informe anual ante la Asamblea Legislativa Plurinacional.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Se adopta, por tanto, la Alternativa C, con la creación adicional de dos órganos de propósito específico: el **Consejo Nacional de Transporte por Cable**, como instancia de coordinación intergubernativa y participación social, y la **Junta de Investigación de Accidentes de Transporte por Cable**, como órgano independiente de investigación técnica. La separación de la investigación de accidentes respecto del regulador responde al principio internacionalmente consolidado de que quien autorizó una instalación no puede investigar con plena imparcialidad el accidente ocurrido en ella.

Sección II: La opción competencial

Se descartó la atribución exclusiva al nivel central de todo el universo del cable, por tres razones: contradiría el Artículo 302 parágrafo I numeral 18 de la Constitución, que atribuye el transporte urbano a los gobiernos autónomos municipales; ignoraría que la mayor parte de los sistemas por cable proyectados en Bolivia son de alcance íntegramente urbano; y generaría un cuello de botella administrativo en el nivel central.

Se descartó igualmente la remisión total a las autonomías, porque fragmentaría el estándar técnico de seguridad, generando la posibilidad de que la vida de una persona valga distinto según el municipio en que aborde una cabina.

Se adopta el criterio funcional expuesto en el Capítulo II, Sección II, que distingue entre **regulación técnica** —nacional y uniforme— y **gestión del servicio** —según alcance territorial—. Este criterio replica la lógica ya aceptada en el ordenamiento boliviano para la red vial y ferroviaria, y no innova en materia competencial: se limita a aplicar al cable el mismo razonamiento que la Constitución aplica a las demás modalidades.

Sección III: La opción de técnica normativa en materia de estándares

Se descartó redactar en el articulado los parámetros técnicos concretos, diámetros de cable, coeficientes de seguridad, tolerancias, por tres razones: el Órgano Legislativo carece de la especialización para ello; el texto quedaría obsoleto ante cada evolución tecnológica, exigiendo reforma legal para actualizar una cifra; y existe ya un corpus técnico internacional validado.

Se adopta la técnica de **adopción por referencia con actualización dinámica**: la ley fija el deber jurídico y remite la determinación del parámetro a normas técnicas bolivianas adoptadas por IBNORCA sobre la base del acervo internacional, con obligación de revisión periódica. Se prevé expresamente un régimen supletorio: en tanto no se adopten normas técnicas bolivianas, son directamente exigibles las normas internacionales de referencia identificadas en el Anexo III.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Sección IV: La opción respecto de los sistemas comunitarios

La aplicación del régimen general a una tarabita comunitaria sería, además de desproporcionada, contraproducente: elevaría los costos de cumplimiento por encima de la capacidad de la comunidad, con el resultado previsible de que la instalación seguiría operando, pero ahora en la clandestinidad, sin ninguna asistencia técnica.

Se adopta un **régimen especial simplificado** basado en tres elementos: registro declarativo sin costo; asistencia técnica gratuita del Estado para diagnóstico y mejora; y un programa de reconversión con financiamiento público. La lógica es la inversa del régimen general: donde éste exige, aquél acompaña. Este régimen se aplica previa consulta a las naciones y pueblos indígena originario campesinos conforme al Artículo 30 parágrafo II numeral 15 de la Constitución.

Sección V: Justificación del régimen sancionatorio

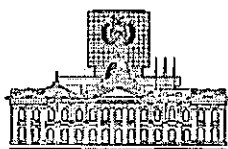
Se acoge el principio de proporcionalidad mediante una escala de tres niveles, leves, graves y muy graves, con sanciones graduadas, agravantes y atenuantes tasados, y prescripción diferenciada. Se incorpora la **suspensión preventiva del servicio por riesgo inminente** como medida cautelar, sujeta a motivación técnica, plazo máximo y revisión. Se establece que el procedimiento sancionatorio se rige supletoriamente por la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, garantizando el debido proceso.

Se establece expresamente la **desvinculación entre la investigación técnica de accidentes y el procedimiento sancionatorio**: los informes de la Junta no constituyen prueba de responsabilidad ni pueden ser invocados en procedimientos sancionatorios o judiciales de atribución de culpa. Sin esta garantía, ningún operador ni trabajador reportaría un incidente, y el sistema de notificación de sucesos, piedra angular de la prevención, colapsaría. Es el mismo principio que rige la investigación de accidentes de aviación civil en todo el mundo.

**CAPÍTULO VII
IMPACTO ESPERADO**

Sección I: Impacto en seguridad

El objetivo primario es preventivo. Ningún sistema por cable boliviano ha sufrido, hasta la fecha, un accidente de consecuencias catastróficas, y ese registro es un logro que debe ser reconocido. Pero la ausencia de accidentes no es prueba de seguridad: es, hasta que se demuestre lo contrario, una hipótesis. La seguridad se





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

acredita mediante evidencia verificable por terceros independientes, no mediante ausencia de evidencia adversa.

La experiencia internacional de la modalidad demuestra que los accidentes graves en instalaciones por cable, cuando ocurren, se concentran en cuatro causas: fallo de pinza o acoplamiento, fallo del cable por fatiga no detectada, error en procedimientos de mantenimiento, y fallo en la gestión de la evacuación. Las cuatro son prevenibles mediante inspección técnica independiente, ensayos no destructivos periódicos, licenciamiento de personal y auditoría de planes de rescate. El Proyecto instituye las cuatro.

Sección II: Impacto fiscal

El costo incremental se concentra en la Dirección Técnica de Transporte por Cable y en la Junta de Investigación. Se financia mediante: recursos del Tesoro General de la Nación, tasas de regulación y fiscalización a cargo de los operadores conforme al principio de que el regulado financia la regulación, y derechos por certificación e inspección. El detalle se desarrolla en el Anexo V.

Debe considerarse el costo de la alternativa. Un accidente grave en un sistema que transporta cientos de miles de personas diarias generaría costos —humanos, indemnizatorios, de interrupción del servicio, de reconstrucción de infraestructura y de credibilidad institucional— de una magnitud que excede en varios órdenes de magnitud el costo anual de la regulación propuesta. La regulación de seguridad es, en términos estrictamente fiscales, un seguro.

Sección III: Impacto sobre el operador estatal

El Proyecto no debilita a la Empresa Estatal de Transporte por Cable "Mi Teleférico": la fortalece. Un operador sometido a certificación externa e inspección independiente adquiere una acreditación de seguridad verificable por terceros, valiosa frente a organismos multilaterales, aseguradoras y contrapartes internacionales, y liberadora de la posición incómoda de tener que dar fe de sí mismo. Adicionalmente, el régimen de subsidio explícito con metas de desempeño ofrece a la empresa previsibilidad presupuestaria de la que hoy carece.

Sección IV: Impacto sobre las entidades territoriales autónomas

El Proyecto habilita a los gobiernos autónomos municipales y departamentales a planificar, construir y operar sistemas por cable dentro de su jurisdicción sin necesidad de tramitar una ley especial ad hoc para cada proyecto. Esto reduce sustancialmente la barrera de entrada y es, probablemente, el efecto habilitador más significativo de la norma.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Sección V: Impacto sobre el empleo y el sector productivo

El régimen de licenciamiento de personal formaliza y jerarquiza los oficios de operación, mantenimiento y rescate en instalaciones por cable, creando una trayectoria de certificación profesional. La obligación de transferencia tecnológica y formación de personal nacional en los contratos de construcción y mantenimiento —que ya fue una práctica en la construcción del sistema de La Paz–El Alto y que el Proyecto eleva a obligación legal— consolida capacidades nacionales en una tecnología en la que Bolivia posee la mayor experiencia operativa del mundo.

Sección VI: Impacto ambiental

El Proyecto somete las instalaciones por cable al régimen de la Ley N° 1333 y su reglamentación, e incorpora exigencias específicas de evaluación de impacto en materia de patrimonio cultural, paisaje urbano, avifauna y áreas protegidas, así como la obligación de consulta previa cuando corresponda. Se reconoce expresamente que el transporte por cable es, en términos de emisiones por pasajero-kilómetro, una de las modalidades de menor impacto, y que su expansión contribuye a la reducción de la dependencia de combustibles subvencionados.


Julieta Jiménez Gutiérrez
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY N° _____ / 2026

CÁMARA DE DIPUTADOS
A LA COMISIÓN DE
ECONOMÍA PLURAL,
PRODUCCIÓN E INDUSTRIA
SECRETARÍA GENERAL

**"LEY DE TRANSPORTE POR CABLE DEL ESTADO
PLURINACIONAL DE BOLIVIA"**

PL-754/25

**Regulación, Seguridad Operacional y Fiscalización de los
Sistemas de Transporte por Cable**

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL,
DECRETA:

**TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

**CAPÍTULO ÚNICO
OBJETO, FINES, ÁMBITO, PRINCIPIOS Y DEFINICIONES**

ARTÍCULO 1. (OBJETO).

La presente Ley tiene por objeto establecer el régimen jurídico general del transporte por cable en el Estado Plurinacional de Bolivia, incorporándolo como modalidad del Sistema de Transporte Integral – STI; regular su planificación, diseño, construcción, certificación, habilitación, explotación, mantenimiento, modificación, suspensión y desmantelamiento; crear la institucionalidad de regulación y fiscalización; establecer el régimen de seguridad operacional; reconocer los derechos de las usuarias y los usuarios; instituir la investigación independiente de accidentes e incidentes; y establecer el régimen de infracciones y sanciones.

ARTÍCULO 2. (FINES). Son fines de la presente Ley: _____

- a) Garantizar la seguridad de la vida, la integridad física y la salud de las usuarias y usuarios, del personal y de terceros, en toda instalación de transporte por cable.
- b) Garantizar el acceso a un sistema de transporte integral en la modalidad por cable, en condiciones de equidad, calidad, seguridad, continuidad, asequibilidad y accesibilidad universal, en el marco del Artículo 76 de la Constitución Política del Estado.
- c) Separar de manera efectiva las funciones de regulación, fiscalización, investigación de accidentes, planificación y operación.
- d) Establecer estándares técnicos uniformes y verificables en todo el territorio del Estado.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

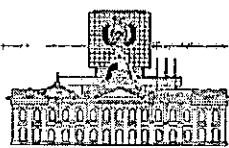
- e) Ordenar la distribución de competencias entre el nivel central del Estado y las entidades territoriales autónomas conforme a la Constitución Política del Estado.
- f) Promover el desarrollo tecnológico nacional, la transferencia de conocimiento y la formación de capacidades bolivianas en la modalidad.
- g) Asegurar la transparencia, la publicidad y el control social sobre la gestión del servicio.
- h) Proteger a las comunidades que dependen de sistemas por cable rurales y comunitarios, mediante asistencia técnica y programas de mejoramiento.
- i) Contribuir a la reducción de emisiones y a la sostenibilidad ambiental de la movilidad.

ARTÍCULO 3. (MARCO NORMATIVO).

La presente Ley se rige por la Constitución Política del Estado, los Tratados, Convenios e Instrumentos Internacionales ratificados por el Estado Plurinacional de Bolivia, la Ley N° 031 Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Bóñez", la Ley N° 165 General de Transporte y demás normativa del ordenamiento jurídico plurinacional.

ARTÍCULO 4. (ÁMBITO DE APLICACIÓN).

- I. La presente Ley se aplica en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia y alcanza a:
 - a) Toda instalación de transporte por cable destinada al transporte de personas, existente, en construcción o proyectada, cualquiera sea su titularidad, tipología, régimen de propiedad, finalidad o fuente de financiamiento.
 - b) Las instalaciones de transporte por cable destinadas al transporte de carga, en lo relativo a la seguridad de terceros y del personal, y en cuanto no estén sometidas a régimen sectorial específico más exigente.
 - c) Las personas naturales y jurídicas, públicas, privadas, mixtas, comunitarias y cooperativas, que diseñen, fabriquen, importen, comercialicen, construyan, monten, operen, mantengan, inspeccionen, certifiquen o desmantelen instalaciones de transporte por cable o sus componentes de seguridad.
 - d) Las entidades del nivel central del Estado y de las entidades territoriales autónomas con competencias en la materia.
 - e) El personal de operación, mantenimiento, rescate e inspección.
 - f) Las usuarias y los usuarios del servicio.
 - g) Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Ley:





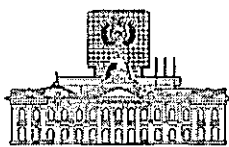
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- h) Los ascensores, montacargas y escaleras mecánicas regidos por normativa de edificación.
- i) Los sistemas por cable instalados en el interior de labores mineras subterráneas, que se rigen por la Ley N° 535 de Minería y Metalurgia y su reglamentación, sin perjuicio de la aplicación supletoria de la presente Ley en materia de seguridad del personal.
- j) Los aparatos de feria, atracciones de parques temáticos, tirolesas recreativas de recorrido único descendente y equipos análogos de uso lúdico, que serán objeto de reglamentación específica del Órgano Ejecutivo. La exclusión no alcanza a las instalaciones que, aun cumpliendo finalidad recreativa, constituyan medio de transporte entre dos puntos con estaciones de embarque y desembarque.
- k) Las grúas, cablevías de obra e instalaciones temporales de construcción, regidas por normativa de seguridad industrial.
- l) Los sistemas por cable de uso exclusivamente militar, sin perjuicio de la aplicación de los estándares técnicos de la presente Ley.

ARTÍCULO 5. (PRINCIPIOS).

La presente Ley se rige por los principios establecidos en el Artículo 6 de la Ley N° 165 y, adicionalmente, por los siguientes:

- a) **Primacía de la seguridad.** Ante conflicto entre la seguridad de las personas y cualquier otra consideración de orden económico, operativo, político o de imagen, prevalece la seguridad. Ninguna instalación puede operar si existe duda técnicamente fundada sobre su seguridad.
- b) **Precaución.** La ausencia de certeza científica o técnica absoluta sobre la existencia de un riesgo no es razón para diferir medidas de protección.
- c) **Separación funcional.** Las funciones de operación, regulación, fiscalización e investigación de accidentes son incompatibles entre sí y deben ser ejercidas por sujetos institucionalmente distintos.
- d) **Independencia técnica.** Las decisiones en materia de seguridad se adoptan sobre criterios técnicos objetivos, sin subordinación a instrucción política, comercial o jerárquica.
- e) **Responsabilidad del operador.** La responsabilidad primaria por la seguridad de la instalación recae en el operador, y no se traslada ni se atenúa por la existencia de certificación, autorización o inspección estatal.
- f) **Cultura de seguridad no punitiva.** La notificación voluntaria de sucesos, errores y condiciones inseguras no puede dar lugar a sanción del notificante, salvo dolo, negligencia grave o conducta deliberadamente lesiva.
- g) **Accesibilidad universal.** Toda instalación debe ser utilizable de forma autónoma, segura y digna por personas con discapacidad, personas adultas





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

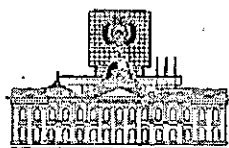
mayores, mujeres embarazadas, niñas, niños y personas con movilidad reducida.

- h) **Proporcionalidad regulatoria.** Las exigencias se gradúan conforme al riesgo, la capacidad de transporte, la complejidad tecnológica y el contexto de la instalación.
- i) **Publicidad y transparencia.** La información sobre seguridad, desempeño y gestión del servicio es pública, salvo las reservas expresamente establecidas por ley.
- j) **Vivir Bien.** El transporte por cable se concibe como instrumento de integración territorial, cohesión social, equidad y armonía con la Madre Tierra.
- k) **Interculturalidad.** El diseño, la construcción y la operación respetan la diversidad cultural, los sitios sagrados y las formas propias de organización de las naciones y pueblos indígena originario campesinos.

ARTÍCULO 6. (DEFINICIONES).

Para efectos de la presente Ley se adoptan las definiciones contenidas en el Anexo II, que forma parte integrante de la misma. En particular:

- a) **Transporte por cable.** Modalidad de transporte en la cual el desplazamiento de personas o bienes se produce mediante vehículos suspendidos, sustentados, arrastrados o traccionados por uno o más cables, a lo largo de un trazado determinado, entre dos o más estaciones.
- b) **Instalación de transporte por cable.** Sistema completo, emplazado en un sitio, constituido por la infraestructura, los subsistemas y los componentes de seguridad, concebido, construido, montado y puesto en servicio con el objeto de transportar personas o bienes.
- c) **Componente de seguridad.** Todo componente o conjunto destinado a integrarse en una instalación con el fin de garantizar una función de seguridad, cuyo fallo pone en peligro la seguridad o la salud de las personas.
- d) **Operador.** Persona natural o jurídica, pública, privada, mixta, comunitaria o cooperativa, responsable de la explotación de una instalación.
- e) **Titular.** Persona natural o jurídica propietaria de la instalación.
- f) **Autoridad Reguladora.** La Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, a través de la Dirección Técnica de Transporte por Cable.
- g) **Organismo de Evaluación de la Conformidad.** Entidad acreditada e independiente que realiza evaluaciones de conformidad de instalaciones, subsistemas y componentes de seguridad.
- h) **Suceso.** Todo evento operacional que afecte o pueda afectar la seguridad, incluidos accidentes, incidentes y eventos precursores.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 7. (RECONOCIMIENTO COMO MODALIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL).

- I. El transporte por cable se reconoce como modalidad autónoma del Sistema de Transporte Integral – STI, con el mismo rango que las modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática.
- II. Le son aplicables íntegramente los principios, fines y disposiciones generales de la Ley N° 165, en cuanto no se opongan a la presente Ley.
- III. Toda referencia normativa a las modalidades del Sistema de Transporte Integral se entiende comprensiva del transporte por cable.

ARTÍCULO 8. (DECLARATORIA DE INTERÉS Y SERVICIO PÚBLICO ESENCIAL).

- I. Se declara de interés público el desarrollo del transporte por cable en el Estado Plurinacional de Bolivia.
- II. El transporte por cable de pasajeros de carácter urbano, metropolitano, interurbano o de integración territorial constituye servicio público esencial. Su interrupción injustificada compromete la garantía establecida en el Artículo 76 de la Constitución Política del Estado.
- III. La declaratoria de servicio público esencial no impide ni limita la suspensión del servicio ordenada por razones de seguridad.

TÍTULO II
CLASIFICACIÓN Y RÉGIMEN DE LA RED
CAPÍTULO I
CLASIFICACIÓN DE LAS INSTALACIONES

ARTÍCULO 9. (CLASIFICACIÓN POR TIPOLOGÍA TECNOLÓGICA).

Las instalaciones de transporte por cable se clasifican en:

- a) **Funiculares y sistemas sobre carril traccionados por cable**, cuyos vehículos se desplazan sobre ruedas u otros dispositivos de sustentación y son movidos por uno o varios cables.
- b) **Teleféricos**, cuyos vehículos son suspendidos y desplazados por uno o varios cables, comprendiendo telecabinas, telesillas, telesquís y sus variantes monocable, bicable y tricable, con pinza fija o pinza desembragable, de movimiento unidireccional continuo o de vaivén.
- c) **Sistemas de arrastre**, que arrastran a las usuarias y usuarios mediante equipo apropiado.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- d) **Sistemas comunitarios**, tales como oroyas, tarabitas, andariveles y puentes-cable, de tecnología simplificada, destinados al cruce de accidentes geográficos.
- e) **Otras tipologías** que la evolución tecnológica incorpore, calificadas por la Autoridad Reguladora.

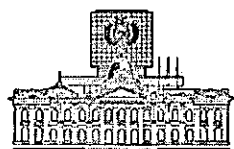
ARTÍCULO 10. (CLASIFICACIÓN POR FINALIDAD).

Las instalaciones se clasifican por su finalidad en:

- a) **Categoría A — Transporte público masivo de pasajeros:** instalaciones urbanas, metropolitanas o interurbanas integradas o integrables a un sistema de transporte público, con servicio regular y capacidad de transporte superior a mil personas por hora y sentido.
- b) **Categoría B — Transporte público de pasajeros de capacidad media:** instalaciones de servicio regular con capacidad de transporte igual o inferior a mil personas por hora y sentido.
- c) **Categoría C — Transporte turístico y recreativo:** instalaciones cuya finalidad principal es el acceso a atractivos turísticos, miradores, áreas de esparcimiento o práctica deportiva.
- d) **Categoría D — Sistemas rurales y comunitarios:** instalaciones que constituyen medio de conexión de comunidades rurales, campesinas o indígena originario campesinas, sin fin de lucro o con recuperación de costos.
- e) **Categoría E — Transporte industrial, minero y productivo:** instalaciones destinadas al transporte de carga o de personal en el marco de una actividad productiva.

ARTÍCULO 11. (CLASIFICACIÓN DE LA RED POR ALCANCE TERRITORIAL).

- I. Se crea la clasificación de la Red de Transporte por Cable del Estado Plurinacional de Bolivia, en:
 - a) **Red Nacional de Transporte por Cable:** instalaciones que alcanzan a más de un departamento, las declaradas de interés del nivel central del Estado por ley expresa, y las existentes a la promulgación de la presente Ley que hubieran sido construidas en el marco de las Leyes N° 261 y N° 651.
 - b) **Red Departamental de Transporte por Cable:** instalaciones que trascienden el límite de un municipio sin trascender el límite departamental.
 - c) **Red Municipal de Transporte por Cable:** instalaciones cuyo trazado íntegro se desarrolla dentro de los límites de un municipio.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- II. La clasificación de una instalación en la Red Nacional no altera la competencia de la Autoridad Reguladora sobre las instalaciones de las Redes Departamental y Municipal en materia de regulación técnica, certificación, habilitación, inspección y sanción, que es uniforme en todo el territorio del Estado.
- III. La Autoridad Reguladora, mediante resolución administrativa regulatoria motivada, clasifica cada instalación y resuelve los casos de duda.

CAPÍTULO II
DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

ARTÍCULO 12. (COMPETENCIAS DEL NIVEL CENTRAL DEL ESTADO).

Corresponde al nivel central del Estado, en el marco del Artículo 298 parágrafo II numerales 11, 32 y 33 de la Constitución Política del Estado:

- a) Formular la política nacional de transporte por cable, a través del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.
- b) Ejercer la regulación técnica, la certificación, la habilitación, la inspección y la fiscalización de toda instalación en el territorio nacional, a través de la Autoridad Reguladora.
- c) Aprobar el Plan Nacional de Transporte por Cable.
- d) Planificar, construir, administrar y operar las instalaciones de la Red Nacional.
- e) Investigar los accidentes e incidentes, a través de la Junta de Investigación de Accidentes de Transporte por Cable.
- f) Administrar el Registro Nacional de Instalaciones de Transporte por Cable y el Registro Nacional de Personal.
- g) Promover la adopción de normas técnicas bolivianas y la transferencia tecnológica.
- h) Ejecutar el Programa Nacional de Sistemas Comunitarios por Cable.

ARTÍCULO 13. (COMPETENCIAS DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DEPARTAMENTALES).

Corresponde a los gobiernos autónomos departamentales, en el marco del Artículo 300 parágrafo I numeral 10 de la Constitución Política del Estado:

- a) Planificar, diseñar, construir, conservar, administrar y operar, por sí o mediante terceros, las instalaciones de la Red Departamental.
- b) Incorporar el transporte por cable en sus planes de desarrollo y ordenamiento territorial.
- c) Coordinar con los gobiernos autónomos municipales la integración modal.
- d) Cofinanciar instalaciones de la Red Municipal, previo convenio.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- e) Apoyar el mejoramiento de sistemas comunitarios en su jurisdicción.

ARTÍCULO 14. (COMPETENCIAS DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS MUNICIPALES).

Corresponde a los gobiernos autónomos municipales, en el marco del Artículo 302 parágrafo I numerales 18 y 29 de la Constitución Política del Estado:

- a) Planificar, diseñar, construir, conservar, administrar y operar, por sí o mediante terceros, las instalaciones de la Red Municipal.
- b) Otorgar las autorizaciones de uso de suelo, alineamiento y ocupación del espacio aéreo urbano necesarias para el emplazamiento de instalaciones.
- c) Integrar el transporte por cable en el sistema de transporte público municipal y en el ordenamiento territorial.
- d) Constituir empresas públicas municipales para la operación.
- e) Fiscalizar el cumplimiento de las condiciones de la autorización municipal, sin invadir las competencias de regulación técnica de la Autoridad Reguladora.

ARTÍCULO 15. (COMPETENCIAS DE LAS AUTONOMÍAS INDÍGENA ORIGINARIO CAMPESINAS).

- I. Corresponde a las autonomías indígena originario campesinas, en el marco del Artículo 304 de la Constitución Política del Estado, la gestión de los sistemas comunitarios por cable emplazados en su jurisdicción, conforme a sus normas y procedimientos propios y al régimen especial del Título XI de la presente Ley.
- II. Toda instalación proyectada en territorio indígena originario campesino requiere consulta previa, libre e informada, conforme al Artículo 30 parágrafo II numeral 15 de la Constitución Política del Estado y al Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo.

ARTÍCULO 16. (CONFLICTOS DE COMPETENCIA).

Los conflictos de competencia entre niveles de gobierno en materia de transporte por cable se resuelven conforme a la Constitución Política del Estado y a la Ley N° 031. En tanto no se resuelvan, las medidas de seguridad ordenadas por la Autoridad Reguladora son de cumplimiento inmediato y obligatorio.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

TÍTULO III
INSTITUCIONALIDAD

CAPÍTULO I
LA AUTORIDAD REGULADORA

ARTÍCULO 17. (AUTORIDAD REGULADORA).

- I. La Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT es la Autoridad Reguladora del transporte por cable en el Estado Plurinacional de Bolivia.
- II. Ejerce dicha competencia a través de la Dirección Técnica de Transporte por Cable, que se crea por la presente Ley.
- III. La competencia de la Autoridad Reguladora en materia de transporte por cable alcanza a todo el territorio del Estado y a toda instalación, cualquiera sea la Red a la que pertenezca y la titularidad de la instalación.

ARTÍCULO 18. (CREACIÓN DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA DE TRANSPORTE POR CABLE).

- I. Se crea la Dirección Técnica de Transporte por Cable – DTTC en la estructura de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, con autonomía técnica en el ejercicio de sus funciones.
- II. La Dirección Técnica cuenta con asignación presupuestaria específica, identificada como partida independiente en el presupuesto de la Autoridad Reguladora, no reasignable a otros sectores regulados.
- III. La Dirección Técnica se organiza, como mínimo, en las siguientes unidades: Certificación y Habilitación; Inspección y Fiscalización; Normalización Técnica; Registro; y Atención a Usuaris y Usuarios.

ARTÍCULO 19. (ATRIBUCIONES DE LA AUTORIDAD REGULADORA).

Son atribuciones de la Autoridad Reguladora en materia de transporte por cable:

- a) Dictar las resoluciones administrativas regulatorias que desarrollen la presente Ley y su reglamento.
- b) Proponer al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda y a IBNORCA la adopción y actualización de normas técnicas bolivianas.
- c) Otorgar, modificar, suspender, renovar y revocar los certificados de aptitud técnica y las habilitaciones de operador.
- d) Autorizar la puesta en servicio de instalaciones nuevas y de modificaciones sustanciales.
- e) Realizar inspecciones ordinarias, extraordinarias y sin previo aviso.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- f) Ordenar medidas correctivas y medidas cautelares, incluida la suspensión total o parcial del servicio por riesgo inminente.
- g) Aprobar la metodología tarifaria y fijar o revisar las tarifas conforme al Título VII.
- h) Instruir y resolver los procedimientos administrativos sancionatorios.
- i) Administrar el Registro Nacional de Instalaciones de Transporte por Cable y el Registro Nacional de Personal.
- j) Acreditar y supervisar a los Organismos de Evaluación de la Conformidad y a los inspectores.
- k) Atender, tramitar y resolver los reclamos de las usuarias y usuarios.
- l) Publicar los indicadores de seguridad, desempeño y calidad.
- m) Requerir a los operadores toda información técnica, operativa, económica y financiera.
- n) Emitir informe anual ante la Asamblea Legislativa Plurinacional sobre el estado de la seguridad del transporte por cable.
- o) Coordinar con la Junta de Investigación de Accidentes e implementar sus recomendaciones o motivar su rechazo.
- p) Las demás que le asignen la presente Ley y su reglamento.

ARTÍCULO 20. (DE LA DIRECTORA O DIRECTOR TÉCNICO).

- I. La Dirección Técnica está a cargo de una Directora o Director designado mediante proceso público de selección por méritos.
- II. Son requisitos: título profesional en ingeniería, con formación acreditada en seguridad de sistemas de transporte; experiencia profesional mínima de ocho años, de los cuales al menos cinco en seguridad operacional, regulación técnica o ingeniería de sistemas de transporte guiado o por cable; y no estar comprendido en las incompatibilidades del Artículo 21.
- III. Ejerce funciones por un período de cinco años, renovable por una sola vez, y sólo puede ser removido por las causales taxativas siguientes, previo proceso: sentencia condenatoria ejecutoriada; incumplimiento grave y reiterado de sus funciones declarado mediante proceso administrativo; incapacidad sobreviniente; e incompatibilidad sobreviniente no subsanada.
- IV. Su remoción por razones distintas de las enunciadas es nula de pleno derecho.

ARTÍCULO 21. (INCOMPATIBILIDADES Y CONFLICTO DE INTERESES).

- I. La Directora o Director Técnico, el personal de inspección y el personal de certificación no pueden, durante el ejercicio de sus funciones ni durante los dos años posteriores a su cese:





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- a) Mantener relación laboral, de consultoría, societaria o contractual con operadores, titulares, fabricantes, importadores, constructores o mantenedores de instalaciones o componentes de seguridad.
 - b) Poseer participación accionaria o interés económico en dichas personas.
 - c) Recibir de ellas dádiva, beneficio, viaje, hospitalidad o servicio, a cualquier título.
- II. La infracción de este artículo constituye falta gravísima y se sanciona conforme a la Ley N° 004 y la normativa de la función pública, sin perjuicio de la responsabilidad penal.
- III. Toda persona comprendida en el parágrafo I presenta declaración jurada de intereses al asumir el cargo, anualmente y al cesar.

CAPÍTULO II
EL CONSEJO NACIONAL DE TRANSPORTE POR CABLE

ARTÍCULO 22. (CREACIÓN Y NATURALEZA).

Se crea el Consejo Nacional de Transporte por Cable como instancia de coordinación intergubernativa, articulación sectorial y participación y control social, sin personalidad jurídica propia, dependiente funcionalmente del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

ARTÍCULO 23. (COMPOSICIÓN).

El Consejo está integrado por:

- a) La Ministra o Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, quien lo preside.
- b) La Viceministra o Viceministro de Transportes.
- c) La Directora o Director Ejecutivo de la Autoridad Reguladora.
- d) La Directora o Director Técnico de Transporte por Cable, con voz y sin voto.
- e) Una o un representante del Ministerio de Planificación del Desarrollo.
- f) Una o un representante del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.
- g) Una o un representante del Ministerio de Medio Ambiente y Agua.
- h) Una o un representante de los gobiernos autónomos departamentales.
- i) Dos representantes de los gobiernos autónomos municipales que cuenten con instalaciones en operación.
- j) Una o un representante de las autonomías indígena originario campesinas.
- k) Dos representantes de organizaciones de usuarias y usuarios.
- l) Una o un representante de las organizaciones de personas con discapacidad.
- m) Una o un representante de las organizaciones de trabajadoras y trabajadores del sector.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- n) Una o un representante del Colegio de Ingenieros de Bolivia.
- o) Una o un representante de las universidades públicas del sistema.

ARTÍCULO 24. (ATRIBUCIONES). Son atribuciones del Consejo:

- a) Proponer los lineamientos de la política nacional de transporte por cable.
- b) Conocer y pronunciarse sobre el Plan Nacional de Transporte por Cable previo a su aprobación.
- c) Conocer el informe anual de la Autoridad Reguladora y el de la Junta de Investigación.
- d) Proponer medidas de coordinación intergubernativa e integración modal.
- e) Ejercer el control social conforme a la Ley N° 341.
- f) Emitir pronunciamientos, ~~no vinculantes salvo disposición expresa en~~ contrario.

ARTÍCULO 25. (FUNCIONAMIENTO).

El Consejo sesiona ordinariamente cada seis meses y extraordinariamente a convocatoria de su Presidencia o a solicitud de un tercio de sus miembros. Sus sesiones son públicas y sus actas se publican. El ejercicio de la representación es ad honorem.

**CAPÍTULO III
PLANIFICACIÓN**

ARTÍCULO 26. (PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE POR CABLE).

- I. El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda elabora y aprueba el Plan Nacional de Transporte por Cable, con vigencia quinquenal, articulado al Plan de Desarrollo Económico y Social y al Sistema de Planificación Integral del Estado.
- II. El Plan contiene, como mínimo: diagnóstico del estado de la red; proyección de demanda; cartera de proyectos priorizada; programa de renovación de componentes críticos de instalaciones existentes; metas de seguridad, accesibilidad y cobertura; programa de sistemas comunitarios; y proyección de requerimientos fiscales.
- III. El Plan se somete a consulta pública previa y al pronunciamiento del Consejo Nacional.

ARTÍCULO 27. (PLANES SUBNACIONALES).

Los gobiernos autónomos departamentales y municipales que proyecten instalaciones incorporan el transporte por cable en sus planes territoriales de



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

desarrollo integral y en sus planes de movilidad urbana sostenible, en articulación con el Plan Nacional.

ARTÍCULO 28. (REGISTRO NACIONAL DE INSTALACIONES).

- I. Se crea el Registro Nacional de Instalaciones de Transporte por Cable, administrado por la Autoridad Reguladora, de carácter público y gratuito en su consulta.
- II. Toda instalación en operación, en construcción, proyectada, suspendida o desmantelada debe estar inscrita.
- III. El Registro contiene, por instalación: identificación y titularidad; operador; tipología y categoría; características técnicas; fecha de puesta en servicio; certificados vigentes; historial de inspecciones; historial de sucesos; sanciones firmes; y estado operativo.
- IV. Se garantiza el acceso público a la información del Registro, con excepción de la información que comprometa la seguridad física de la instalación frente a actos de sabotaje, la cual es reservada mediante resolución motivada.

**TÍTULO IV
HABILITACIÓN, CERTIFICACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO**

**CAPÍTULO I
HABILITACIÓN DEL OPERADOR**

ARTÍCULO 29. (HABILITACIÓN OBLIGATORIA).

- I. Ninguna persona puede explotar una instalación de transporte por cable sin contar con Habilitación de Operador vigente, otorgada por la Autoridad Reguladora.
- II. La habilitación es personal, intransferible y específica por instalación o conjunto de instalaciones.
- III. La condición de empresa pública, de cualquier nivel de gobierno, no exime del deber de habilitación.

ARTÍCULO 30. (REQUISITOS DE LA HABILITACIÓN).

Para obtener la Habilitación de Operador se requiere acreditar:

- a) Personalidad jurídica y capacidad legal.
- b) Estructura organizacional con responsable de seguridad operacional identificado.
- c) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional implantado y aprobado.
- d) Manual de Explotación y Manual de Mantenimiento aprobados.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- e) Plan de Evacuación y Rescate aprobado y auditado.
- f) Personal licenciado en número y calificación suficientes.
- g) Capacidad económica y financiera para sostener la operación y el mantenimiento.
- h) Póliza de seguro de responsabilidad civil vigente conforme al Artículo 92.
- i) Certificado de Aptitud Técnica vigente de la instalación.

ARTÍCULO 31. (PROCEDIMIENTO Y PLAZOS).

- I. La solicitud se presenta ante la Autoridad Reguladora con la documentación exigida.
- II. La Autoridad Reguladora resuelve en un plazo máximo de sesenta días hábiles, prorrogable por una sola vez y por treinta días hábiles mediante resolución motivada.
- III. El silencio administrativo en materia de habilitación, certificación y autorización de puesta en servicio es **negativo**. No procede la habilitación tácita ni la puesta en servicio por silencio.
- IV. Contra la resolución proceden los recursos previstos en la Ley N° 2341.

ARTÍCULO 32. (VIGENCIA, RENOVACIÓN Y REVOCATORIA).

- I. La Habilitación de Operador tiene vigencia de cinco años, renovable.
- II. Procede la revocatoria por: pérdida sobreviniente de los requisitos; comisión de infracción muy grave conforme al Título IX; obstrucción reiterada a la fiscalización; o falsedad en la información proporcionada.
- III. La revocatoria se dispone mediante resolución motivada, previo procedimiento con garantía del debido proceso, y prevé un régimen de transición que resguarde la continuidad del servicio público esencial o su cese ordenado.

CAPÍTULO II
CERTIFICACIÓN DE LA INSTALACIÓN

ARTÍCULO 33. (ANÁLISIS DE SEGURIDAD).

- I. Previamente a la construcción de toda instalación nueva y de toda modificación sustancial, el titular debe elaborar un Análisis de Seguridad que considere todos los modos de funcionamiento previstos, examine cada peligro y cada situación peligrosa, determine su probabilidad y consecuencia, y establezca las medidas de prevención y mitigación.
- II. El Análisis de Seguridad abarca los aspectos técnicos, operacionales, ambientales, de rescate y de interacción con el entorno, incluyendo



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

condiciones meteorológicas, sísmicas, de altura, de densidad urbana y de sobrevuelo de edificaciones y vías.

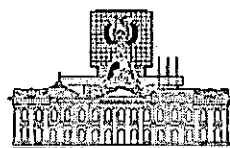
- III. Del Análisis de Seguridad resulta un Informe de Seguridad que recomienda las medidas adoptadas y enumera los componentes de seguridad y los subsistemas sujetos a evaluación de conformidad.

ARTÍCULO 34. (EVALUACIÓN DE CONFORMIDAD).

- I. Los subsistemas y componentes de seguridad se someten a evaluación de conformidad por un Organismo de Evaluación de la Conformidad acreditado, independiente del diseñador, fabricante, suministrador, instalador, comprador, titular, operador y mantenedor.
- II. La evaluación verifica la conformidad con las normas técnicas aplicables conforme al Artículo 41.
- III. El fabricante emite declaración de conformidad respecto de cada componente de seguridad, acompañada de las instrucciones de montaje, uso, mantenimiento y límites de empleo, en idioma castellano.
- IV. Ningún componente de seguridad puede ser incorporado a una instalación sin declaración de conformidad y certificado de evaluación.

ARTÍCULO 35. (CERTIFICADO DE APTITUD TÉCNICA).

- I. Concluida la construcción y montaje, y previamente a la puesta en servicio, la Autoridad Reguladora emite el Certificado de Aptitud Técnica, previa verificación de:
 - a) Conformidad de la instalación con el proyecto aprobado y el Informe de Seguridad.
 - b) Certificados de evaluación de conformidad de subsistemas y componentes de seguridad.
 - c) Resultados satisfactorios de los ensayos y pruebas de puesta en marcha, incluidas pruebas de carga, de frenado, de velocidad, de sistemas de seguridad y de evacuación.
 - d) Aprobación de los Manuales de Explotación y Mantenimiento.
 - e) Aprobación y ensayo real del Plan de Evacuación y Rescate.
 - f) Licencia Ambiental conforme a la Ley N° 1333.
 - g) Cumplimiento del estándar de accesibilidad universal.
 - h) Personal licenciado.
- II. El Certificado de Aptitud Técnica identifica la instalación, sus condiciones de operación, sus limitaciones y su plazo de vigencia.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 36. (AUTORIZACIÓN DE PUESTA EN SERVICIO).

- I. La puesta en servicio de una instalación requiere Autorización de Puesta en Servicio otorgada por la Autoridad Reguladora, que se emite conjuntamente con el Certificado de Aptitud Técnica y la Habilitación de Operador.
- II. **Está prohibida la puesta en servicio, la inauguración, la operación en pruebas con pasajeros, la operación demostrativa y cualquier forma de transporte de personas antes de la obtención de la Autorización de Puesta en Servicio.** La prohibición alcanza a autoridades de cualquier nivel de gobierno y no admite excepción por razones de agenda, conmemoración o acto público.
- III. La contravención del párrafo II constituye infracción muy grave y compromete la responsabilidad personal de quien la ordene o permita, conforme a la Ley N° 1178 y la Ley N° 004.

ARTÍCULO 37. (MODIFICACIONES).

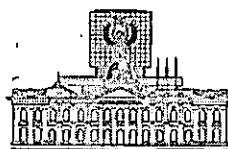
- I. Toda modificación sustancial de una instalación requiere nuevo Análisis de Seguridad, evaluación de conformidad de los componentes afectados y nueva Autorización de Puesta en Servicio.
- II. Se considera modificación sustancial la que altere el trazado, la capacidad de transporte, la velocidad de régimen, el tipo de vehículo, el sistema de accionamiento, el sistema de frenado, el sistema de mando y control, la longitud del vano o la altura de las pilonas, o la que sustituya un componente de seguridad por otro de distinto tipo.
- III. Las modificaciones no sustanciales se comunican a la Autoridad Reguladora dentro de los diez días hábiles de ejecutadas y se anotan en el Registro.

ARTÍCULO 38. (INSTALACIONES EXISTENTES).

Las instalaciones en operación a la promulgación de la presente Ley se someten al régimen de regularización establecido en las Disposiciones Transitorias, sin que ello suspenda la aplicación de las obligaciones de seguridad operacional, notificación de sucesos y derechos de las usuarias y usuarios, que rigen desde la vigencia de la Ley.

ARTÍCULO 39. (SUSPENSIÓN DEFINITIVA Y DESMANTELAMIENTO).

- I. El cese definitivo de la explotación se comunica a la Autoridad Reguladora con noventa días de anticipación, acompañando plan de desmantelamiento o de conservación.
- II. Tratándose de servicio público esencial, el cese requiere autorización previa y la acreditación de alternativas de transporte para la población afectada.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- III. El desmantelamiento se ejecuta conforme a plan aprobado, con restauración del sitio y gestión de residuos conforme a la Ley N° 1333.
- IV. Las instalaciones fuera de servicio no desmanteladas deben ser aseguradas físicamente para impedir su uso y su caída, bajo responsabilidad del titular.

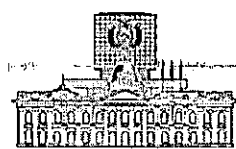
ARTÍCULO 40. (ORGANISMOS DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD).

- I. La Autoridad Reguladora acredita a los Organismos de Evaluación de la Conformidad, nacionales o extranjeros, verificando su competencia técnica, independencia, imparcialidad, ausencia de conflicto de intereses y cobertura de responsabilidad civil.
- II. Se reconoce la validez de certificados emitidos por organismos notificados o acreditados en el marco de los regímenes de la Unión Europea, de los Estados Unidos de América o de otros países cuyo régimen de acreditación sea reconocido por la Autoridad Reguladora, sin perjuicio de la verificación nacional de puesta en servicio.
- III. El reconocimiento a que se refiere el parágrafo II, tiene por finalidad evitar duplicación de costos y no exime del Certificado de Aptitud Técnica ni de la Autorización de Puesta en Servicio.
- IV. Los Organismos de Evaluación de la Conformidad responden solidariamente con el titular por los daños derivados de una certificación emitida con dolo o negligencia grave.

TÍTULO V
SEGURIDAD OPERACIONAL
CAPÍTULO I
NORMAS TÉCNICAS

ARTÍCULO 41. (NORMAS TÉCNICAS APLICABLES).

- I. El diseño, la fabricación, el montaje, la puesta en servicio, la explotación, el mantenimiento, la modificación y el desmantelamiento de instalaciones se rigen por las normas técnicas bolivianas adoptadas por el Instituto Boliviano de Normalización y Calidad – IBNORCA, a propuesta de la Autoridad Reguladora.
- II. **Régimen supletorio.** En tanto no se adopten normas técnicas bolivianas para una materia determinada, son directamente exigibles las normas internacionales de referencia identificadas en el Anexo III, en su versión vigente. El operador puede optar por un estándar internacional alternativo, siempre que acredite ante la Autoridad Reguladora un nivel de seguridad equivalente o superior, mediante informe técnico fundamentado.





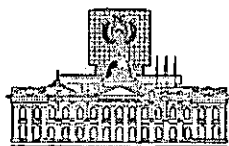
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- III. **Actualización dinámica.** La Autoridad Reguladora revisa el listado del Anexo III cada dos años y propone su actualización mediante resolución administrativa regulatoria. La actualización de una norma técnica no obliga a la adecuación retroactiva de instalaciones existentes, salvo que la Autoridad Reguladora determine, mediante resolución motivada, que la modificación responde a un riesgo de seguridad que exige adecuación, en cuyo caso fija un plazo razonable.

ARTÍCULO 42. (REQUISITOS ESENCIALES DE SEGURIDAD).

Toda instalación debe satisfacer, como mínimo, los siguientes requisitos esenciales:

- a) **Seguridad de las personas.** El diseño, la construcción y la explotación deben garantizar que, en condiciones normales y previsibles de funcionamiento, no se ponga en peligro la seguridad ni la salud de usuarias, usuarios, personal ni terceros.
- b) **Redundancia y tolerancia al fallo.** Los sistemas críticos deben concebirse de modo que el fallo de un componente no genere consecuencias catastróficas, mediante redundancia, principio de seguridad intrínseca o dispositivos de protección.
- c) **Coeficientes de seguridad.** Los elementos sometidos a esfuerzo deben dimensionarse con los coeficientes de seguridad establecidos en las normas técnicas aplicables.
- d) **Frenado.** Toda instalación debe contar con sistemas de frenado de servicio y de emergencia, independientes entre sí, capaces de detener la instalación en cualquier condición de carga y pendiente.
- e) **Alimentación de energía.** Debe preverse alimentación eléctrica de emergencia y accionamiento auxiliar independiente, capaces de completar el ciclo de recuperación de usuarias y usuarios.
- f) **Vigilancia y mando.** El puesto de mando debe permitir la vigilancia de la instalación y la parada inmediata desde cualquier estación.
- g) **Comunicación.** Debe existir comunicación permanente entre estaciones, puesto de mando, vehículos y brigadas de rescate.
- h) **Vehículos.** Los vehículos deben impedir la caída de personas y objetos, resistir los esfuerzos previsibles, y permitir la evacuación.
- i) **Interfaz con el entorno.** El trazado debe respetar las distancias de seguridad respecto de edificaciones, vías, líneas eléctricas, vegetación y espacio aéreo.
- j) **Accesibilidad.** Estaciones, andenes y vehículos deben cumplir el estándar de accesibilidad universal.
- k) **Protección contra incendios.** Estaciones, salas de máquinas y vehículos deben contar con protección y detección conforme a norma.
- l) **Señalización.** La instalación debe contar con señalización de seguridad e información comprensible, incluyendo formatos accesibles.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 43. (INSTALACIONES EN ZONA URBANA DENSA).

Las instalaciones que sobrevuelan edificaciones, vías públicas o espacios de concentración de personas cumplen requisitos adicionales de protección de terceros, incluyendo dispositivos anticaída de objetos, protección de la privacidad de las edificaciones sobrevoladas mediante opacidad programada u otros medios, y planes de evacuación que consideren el descenso sobre suelo urbano.

ARTÍCULO 44. (CONDICIONES DE ALTURA).

Considerando que el Estado Plurinacional de Bolivia opera instalaciones a más de cuatro mil metros sobre el nivel del mar, las normas técnicas bolivianas incorporan requisitos específicos relativos al comportamiento de materiales, lubricantes, sistemas eléctricos y electrónicos, radiación ultravioleta, amplitud térmica y prestación de motores en condiciones de altura, así como consideraciones fisiológicas para el personal y las usuarias y usuarios.

ARTÍCULO 45. (SISMICIDAD).

El diseño estructural de pilonas, estaciones y cimentaciones considera la sismicidad del emplazamiento conforme a la normativa boliviana de diseño sismorresistente, y los procedimientos de explotación incluyen protocolos de parada, inspección y reanudación tras evento sísmico.

ARTÍCULO 46. (INTEROPERABILIDAD E INTEGRACIÓN MODAL).

- I. Las instalaciones de Categoría A se diseñan para su integración física, tarifaria y de información con los demás modos de transporte público.
- II. La integración tarifaria garantiza a la usuaria o usuario que el transbordo no genere un cobro desproporcionado respecto del viaje.
- III. En caso de fallo de un modo integrado, el operador informa a las usuarias y usuarios y coordina alternativas. La responsabilidad frente a la usuaria o usuario en el transbordo se rige por el Título VI.

ARTÍCULO 47. (SEGURIDAD FÍSICA Y PROTECCIÓN).

Los operadores implantan medidas de protección de la instalación frente a actos de interferencia ilícita, sabotaje, vandalismo e intrusión, en coordinación con la Policía Boliviana. La información sobre estas medidas es reservada.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 48. (CIBERSEGURIDAD).

Los sistemas de mando, control, supervisión y recaudación se protegen frente a accesos no autorizados, conforme a las normas técnicas aplicables. Los sistemas de control operacional se mantienen segregados de las redes públicas. Todo incidente de ciberseguridad que afecte o pueda afectar la seguridad operacional se notifica conforme al Artículo 59.

**CAPÍTULO II
INSPECCIÓN TÉCNICA**

ARTÍCULO 49. (INSPECCIÓN TÉCNICA PERIÓDICA OBLIGATORIA).

- I. Toda instalación se somete a inspección técnica periódica obligatoria, realizada por la Autoridad Reguladora directamente o por inspectores acreditados bajo su supervisión.
- II. La periodicidad mínima es:
 - a) Categoría A: anual.
 - b) Categoría B: anual.
 - c) Categoría C: anual.
 - d) Categoría D: bienal, conforme al régimen simplificado del Título XI.
 - e) Categoría E: anual, en lo relativo a transporte de personal.
- III. La inspección verifica el estado de la instalación, el cumplimiento de los Manuales, la ejecución del mantenimiento programado, el estado de los componentes de seguridad, los registros de ensayos, la vigencia de las licencias del personal y la operatividad del Plan de Evacuación y Rescate.
- IV. La inspección concluye en un Acta de Inspección que consigna hallazgos, no conformidades y plazos de subsanación.

ARTÍCULO 50. (INSPECCIONES EXTRAORDINARIAS Y SIN PREVIO AVISO).

- I. La Autoridad Reguladora puede realizar inspecciones extraordinarias en cualquier momento, sin previo aviso, y sin necesidad de motivación previa comunicada al operador.
- II. Procede la inspección extraordinaria, en todo caso, ante: accidente o incidente grave; reclamo fundado; información de riesgo; reanudación tras suspensión; y modificación no comunicada.

ARTÍCULO 51. (FACULTADES DE LOS INSPECTORES).

Los inspectores están facultados para:



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- a) Acceder libremente, en cualquier momento y sin autorización previa del operador, a toda instalación, estación, sala de máquinas, taller, vehículo y dependencia.
- b) Requerir y obtener copia de toda documentación técnica, operativa y de mantenimiento.
- c) Entrevistar al personal.
- d) Presenciar y ordenar la realización de pruebas y ensayos.
- e) Tomar registros fotográficos, filmicos y mediciones.
- f) Ordenar la parada inmediata de la instalación ante riesgo inminente, con cargo a informe motivado dentro de las veinticuatro horas.

ARTÍCULO 52. (DEBER DE COLABORACIÓN).

El operador y su personal están obligados a facilitar la inspección, proporcionar la información requerida de manera completa y veraz, y no obstaculizar ni demorar la actuación de los inspectores. El incumplimiento constituye infracción grave, y la obstrucción reiterada, infracción muy grave.

ARTÍCULO 53. (ACREDITACIÓN DE INSPECTORES).

- I. Los inspectores deben contar con acreditación de la Autoridad Reguladora, previa verificación de formación técnica específica en instalaciones por cable, experiencia acreditada y ausencia de conflicto de intereses.
- II. La acreditación se renueva cada tres años, previa evaluación y actualización formativa.
- III. El registro de inspectores acreditados es público.

ARTÍCULO 54. (SUBSANACIÓN DE NO CONFORMIDADES).

- I. Las no conformidades se clasifican en críticas, mayores y menores.
- II. Las no conformidades críticas determinan la suspensión inmediata de la operación hasta su subsanación acreditada.
- III. Las mayores se subsanan en el plazo fijado por la Autoridad Reguladora, que no puede exceder de noventa días, bajo apercibimiento de suspensión.
- IV. Las menores se subsanan en el plazo fijado, que no puede exceder de ciento ochenta días.
- V. La subsanación se acredita documentalmente y se verifica mediante inspección de seguimiento.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CAPÍTULO III
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

ARTÍCULO 55. (OBLIGACIÓN DE IMPLANTACIÓN).

Todo operador de instalaciones de Categorías A, B, C y E debe implantar, mantener y mejorar continuamente un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional – SGSO, aprobado por la Autoridad Reguladora. Los operadores de Categoría D se rigen por el régimen simplificado del Título XI.

ARTÍCULO 56. (COMPONENTES DEL SGSO).

El SGSO comprende, como mínimo:

- a) Política de seguridad suscrita por la máxima autoridad ejecutiva del operador, con compromiso expreso de asignación de recursos.
- b) Estructura de responsabilidades de seguridad, con designación de un Responsable de Seguridad Operacional con acceso directo a la máxima autoridad ejecutiva y facultad de detener la operación.
- c) Identificación de peligros y gestión de riesgos, con matriz documentada y actualizada.
- d) Sistema de notificación de sucesos, voluntaria y obligatoria, con garantía de no punición.
- e) Investigación interna de sucesos.
- f) Gestión del cambio.
- g) Aseguramiento de la seguridad mediante auditorías internas e indicadores.
- h) Formación y competencia del personal.
- i) Comunicación de seguridad.
- j) Gestión de proveedores y contratistas.
- k) Plan de respuesta ante emergencias.
- l) Documentación y control de registros.

ARTÍCULO 57. (RESPONSABLE DE SEGURIDAD OPERACIONAL).

- I. El Responsable de Seguridad Operacional debe contar con título profesional en ingeniería, formación específica acreditada y experiencia mínima de cinco años.
- II. **No puede ser removido, sancionado ni perjudicado en su carrera por haber ordenado la detención de la operación por razones de seguridad, por haber notificado un suceso o por haberse negado a autorizar una operación insegura.** La remoción producida dentro de los seis meses siguientes a cualquiera de estos actos se presume vinculada a ellos, salvo prueba en contrario del operador.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- III. Su identidad y datos de contacto se comunican a la Autoridad Reguladora y se inscriben en el Registro.

ARTÍCULO 58. (FACULTAD DE DETENCIÓN).

El Responsable de Seguridad Operacional y todo trabajador que advierta una condición de riesgo inminente están facultados para ordenar o solicitar la detención inmediata de la instalación. El ejercicio de buena fe de esta facultad no genera responsabilidad alguna para quien la ejerce, aun cuando el riesgo resulte posteriormente inexistente.

ARTÍCULO 59. (NOTIFICACIÓN DE SUCESOS).

- I. Los operadores notifican obligatoriamente a la Autoridad Reguladora y, cuando corresponda, a la Junta de Investigación:
- a) Todo accidente, de forma inmediata y por el medio más rápido disponible, y por escrito dentro de las veinticuatro horas.
 - b) Todo incidente grave, dentro de las veinticuatro horas.
 - c) Todo incidente y suceso precursor, dentro de los siete días hábiles.
 - d) Toda evacuación de usuarias y usuarios en línea, dentro de las veinticuatro horas.
 - e) Toda interrupción del servicio superior a treinta minutos por causa técnica, dentro de las cuarenta y ocho horas.
 - f) Todo hallazgo de defecto en componente de seguridad, dentro de las cuarenta y ocho horas.
- II. Se establece un sistema de notificación voluntaria y confidencial de sucesos, accesible a todo trabajador y a toda usuaria o usuario, administrado por la Autoridad Reguladora, con garantía de protección de la identidad del notificante.
- III. La información de notificación voluntaria no puede ser utilizada para fundar sanción alguna contra el notificante, ni ser requerida en procedimientos administrativos o judiciales de atribución de responsabilidad.
- IV. La omisión de notificación obligatoria constituye infracción muy grave.

ARTÍCULO 60. (BASE DE DATOS DE SEGURIDAD).

La Autoridad Reguladora administra la Base Nacional de Datos de Seguridad del Transporte por Cable, en la que sistematiza los sucesos notificados, disociando los datos personales. Publica anualmente un informe estadístico agregado de seguridad.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 61. (AUDITORÍA DEL SGSO).

La Autoridad Reguladora audita el SGSO de cada operador de Categorías A y B al menos cada dos años, y de los operadores de Categorías C y E al menos cada tres años.

**CAPÍTULO IV
EVACUACIÓN Y RESCATE**

ARTÍCULO 62. (PLAN DE EVACUACIÓN Y RESCATE).

- I. Todo operador debe contar con un Plan de Evacuación y Rescate aprobado por la Autoridad Reguladora, previo a la puesta en servicio.
- II. El Plan contempla la recuperación mediante accionamiento auxiliar y, subsidiariamente, la evacuación vertical de usuarias y usuarios desde los vehículos.
- III. El Plan considera expresamente escenarios de evacuación sobre suelo urbano, sobre edificaciones, sobre vías con tráfico, sobre cursos de agua y sobre terreno de difícil acceso, según el trazado.
- IV. El Plan incorpora protocolos específicos para la evacuación de personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas, niñas y niños.

ARTÍCULO 63. (TIEMPO MÁXIMO DE EVACUACIÓN).

- I. El Plan debe garantizar que la totalidad de las usuarias y usuarios sea recuperada o evacuada dentro del tiempo máximo que establezcan las normas técnicas aplicables, computado desde la detención de la instalación.
- II. En tanto no se adopte norma técnica boliviana, el tiempo máximo es el establecido en la norma internacional de referencia aplicable, y en ningún caso podrá exceder de tres horas y treinta minutos para instalaciones de Categoría A.
- III. El tiempo máximo se acredita mediante ensayo real previo a la puesta en servicio y mediante simulacro periódico.

ARTÍCULO 64. (BRIGADAS DE RESCATE).

- I. Todo operador de Categorías A, B, C y E debe contar con brigadas de rescate propias, dimensionadas conforme al trazado, la capacidad y el tiempo máximo de evacuación.
- II. El personal de rescate debe contar con licencia conforme al Capítulo VI del presente Título, formación en trabajo en altura, primeros auxilios y técnicas de descenso, y evaluación práctica anual.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- III. Las brigadas deben disponer del equipamiento certificado y en estado operativo, verificado periódicamente.

ARTÍCULO 65. (SIMULACROS).

- I. Los operadores de Categorías A y B realizan simulacros completos de evacuación, con participación de personas voluntarias, al menos una vez al año, con presencia de la Autoridad Reguladora.
- II. Los operadores de Categorías C y E realizan simulacros al menos una vez al año.
- III. Los resultados se documentan, se remiten a la Autoridad Reguladora y se publican en versión resumida.
- IV. Si el simulacro no alcanza el tiempo máximo de evacuación, el operador presenta plan de acción correctiva en un plazo de treinta días y repite el simulacro en un plazo máximo de noventa días.

ARTÍCULO 66. (COORDINACIÓN CON SERVICIOS DE EMERGENCIA). Los

Planes de Evacuación y Rescate se coordinan con el Cuerpo de Bomberos, la Policía Boliviana, los servicios de salud de emergencia y las unidades de gestión de riesgos del gobierno autónomo municipal correspondiente, con los que se suscriben protocolos de actuación conjunta.

ARTÍCULO 67. (CONDICIONES DE PERMANENCIA EN VEHÍCULO DETENIDO).

- I. Los vehículos de instalaciones de Categorías A y B deben contar con medios de comunicación bidireccional con el puesto de mando, accesibles a las usuarias y usuarios.
- II. En caso de detención, el operador informa a las usuarias y usuarios, por medios audibles y visuales, sobre la causa, la duración estimada y las acciones en curso, en intervalos no superiores a diez minutos.
- III. Los vehículos deben disponer de ventilación adecuada y protección frente a radiación solar y temperaturas extremas.

CAPÍTULO V
MANTENIMIENTO, VIDA ÚTIL Y GRAN REVISIÓN

ARTÍCULO 68. (OBLIGACIÓN DE MANTENIMIENTO).

- I. El operador ejecuta el mantenimiento conforme al Manual de Mantenimiento aprobado, que incorpora como mínimo las prescripciones del fabricante y de las normas técnicas aplicables.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- II. El mantenimiento se registra de forma trazable, con identificación de la tarea, la fecha, el ejecutante, los repuestos empleados y el resultado. Los registros se conservan durante toda la vida útil de la instalación y no menos de diez años.
- III. La alteración, falsificación u ocultamiento de registros de mantenimiento constituye infracción muy grave, sin perjuicio de la responsabilidad penal.

ARTÍCULO 69. (ENSAYOS NO DESTRUCTIVOS DE CABLES).

- I. Los cables portadores, tractores, portadores-tractores, de tensado y de rescate se someten a ensayo no destructivo por métodos magnetointuctivos o equivalentes, con la periodicidad establecida en las normas técnicas aplicables.
- II. Los empalmes se inspeccionan visual y dimensionalmente con la periodicidad establecida.
- III. Los criterios de sustitución de cables son los de la norma técnica aplicable, y su cumplimiento es obligatorio sin admitir prórroga por razones operativas o económicas.
- IV. Los informes de ensayo se remiten a la Autoridad Reguladora dentro de los treinta días de emitidos.

ARTÍCULO 70. (PINZAS Y COMPONENTES DE ACOPLAMIENTO).

- I. Las pinzas y componentes de acoplamiento se someten a control periódico, incluyendo ensayo de fuerza de acoplamiento, control dimensional y ensayo no destructivo de detección de fisuras, con la periodicidad de la norma aplicable.
- II. Se establece el registro individualizado de cada pinza, con identificación única, historial de ensayos y ciclos acumulados.

ARTÍCULO 71. (VIDA ÚTIL Y GRAN REVISIÓN).

- I. Los componentes críticos tienen vida útil máxima determinada por la norma técnica aplicable, expresada en años, horas de operación o ciclos, según corresponda.
- II. Toda instalación se somete a Gran Revisión, consistente en el desmontaje, inspección exhaustiva, ensayo y, en su caso, sustitución de los componentes críticos, con la periodicidad establecida en la norma técnica aplicable.
- III. La Gran Revisión concluye en un informe técnico que se remite a la Autoridad Reguladora, la cual autoriza la continuidad de la operación, la condiciona o la deniega.
- IV. Está prohibida la operación de una instalación cuyos componentes críticos hayan superado su vida útil sin haberse practicado la Gran





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Revisión o la sustitución correspondiente. La contravención constituye infracción muy grave y determina la suspensión inmediata del servicio.

- V. La Autoridad Reguladora publica anualmente el estado de cumplimiento de los plazos de Gran Revisión de todas las instalaciones de la Red Nacional.

ARTÍCULO 72. (REPUESTOS Y CADENA DE SUMINISTRO).

- I. El operador mantiene un inventario mínimo de repuestos críticos, dimensionado para asegurar la continuidad del servicio y la seguridad, conforme al Manual de Mantenimiento.
- II. Los repuestos de componentes de seguridad deben contar con declaración de conformidad. Está prohibida la utilización de repuestos no certificados, de fabricación artesanal o de origen no trazable en componentes de seguridad.
- III. El operador acredita anualmente ante la Autoridad Reguladora la disponibilidad de repuestos críticos y la vigencia de los acuerdos de suministro.

**CAPÍTULO VI
PERSONAL**

ARTÍCULO 73. (LICENCIA DE PERSONAL).

- I. Se crea la Licencia de Personal de Transporte por Cable, obligatoria para el desempeño de las siguientes funciones:
 - a) Jefe de instalación.
 - b) Operador de puesto de mando.
 - c) Agente de estación con funciones de seguridad.
 - d) Técnico de mantenimiento mecánico.
 - e) Técnico de mantenimiento eléctrico y electrónico.
 - f) Técnico de cables y empalmes.
 - g) Miembro de brigada de rescate.
 - h) Responsable de Seguridad Operacional.
- II. La licencia es personal, se otorga por la Autoridad Reguladora y se inscribe en el Registro Nacional de Personal.

ARTÍCULO 74. (REQUISITOS).

Para obtener la licencia se requiere: mayoría de edad; formación acreditada conforme al perfil de la función; evaluación teórica y práctica aprobada; certificado de aptitud psicofísica; y, para funciones de rescate, certificación en trabajo en altura y primeros auxilios.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 75. (VIGENCIA Y RENOVACIÓN).

La licencia tiene vigencia de tres años. Su renovación requiere acreditar formación continua, experiencia en la función y aptitud psicofísica vigente.

ARTÍCULO 76. (SUSPENSIÓN Y CANCELACIÓN).

La licencia se suspende o cancela por: pérdida de la aptitud psicofísica; comisión de infracción grave o muy grave imputable al titular; desempeño bajo efectos de alcohol o sustancias controladas; y falsedad en la documentación.

ARTÍCULO 77. (FORMACIÓN).

- I. El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en coordinación con el Ministerio de Educación, la Autoridad Reguladora y las universidades del sistema, promueve programas de formación técnica y superior en transporte por cable.
- II. Se reconoce y valida la experiencia acreditada del personal en ejercicio a la promulgación de la presente Ley, mediante procedimiento de certificación de competencias.

ARTÍCULO 78. (CONDICIONES LABORALES).

- I. El personal de operación, mantenimiento y rescate está sujeto al régimen de seguridad y salud en el trabajo, con evaluación de riesgos específica de la actividad.
- II. Se establecen límites máximos de jornada y descansos mínimos obligatorios para el personal de puesto de mando y de conducción, atendiendo al riesgo de fatiga. Su determinación corresponde al reglamento.
- III. Está prohibida la tercerización de las funciones de Responsable de Seguridad Operacional y de jefatura de instalación.

ARTÍCULO 79. (CONTROL DE ALCOHOL Y SUSTANCIAS).

El desempeño de funciones sujetas a licencia bajo los efectos de alcohol o sustancias controladas está prohibido. El operador implanta un programa de control aleatorio, cuyos resultados positivos determinan la separación inmediata de la función y la comunicación a la Autoridad Reguladora.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CAPÍTULO VII
CONDICIONES AMBIENTALES DE OPERACIÓN

ARTÍCULO 80. (UMBRALES METEOROLÓGICOS).

- I. El Manual de Explotación establece los umbrales de velocidad de viento, ráfaga, formación de hielo, descarga eléctrica, visibilidad y precipitación que determinan la reducción de velocidad, la suspensión del servicio y la evacuación preventiva.
- II. Los umbrales se determinan conforme a las normas técnicas aplicables y a las especificaciones del fabricante, y no pueden ser flexibilizados por razones operativas o de demanda.
- III. Las instalaciones de Categorías A y B cuentan con anemómetros y sensores meteorológicos en pilonas críticas, con registro continuo y alarma automática.

ARTÍCULO 81. (SUSPENSIÓN PREVENTIVA POR CONDICIONES METEOROLÓGICAS).

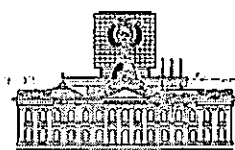
La suspensión del servicio por superación de umbrales es obligatoria, automática y no discrecional. Se notifica a la Autoridad Reguladora en el reporte periódico. La reanudación requiere la verificación del retorno a condiciones seguras y la inspección de la instalación conforme al protocolo.

ARTÍCULO 82. (DESCARGAS ATMOSFÉRICAS).

Las instalaciones cuentan con sistemas de protección contra descargas atmosféricas y puesta a tierra conforme a norma, verificados periódicamente. El protocolo de tormenta eléctrica prevé la evacuación preventiva de las usuarias y usuarios antes de alcanzar la condición de riesgo.

ARTÍCULO 83. (COORDINACIÓN CON EL SERVICIO METEOROLÓGICO).

Los operadores de Categorías A y B suscriben acuerdos con el Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología para el acceso a pronósticos y alertas, e integran dicha información a su gestión operativa.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS...

TÍTULO VI
DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS USUARIAS Y LOS USUARIOS

ARTÍCULO 84. (DERECHOS).

Sin perjuicio de los reconocidos por la Ley N° 453 y demás normativa, las usuarias y los usuarios del transporte por cable tienen derecho a:

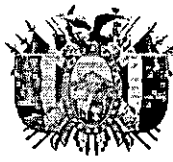
- a) Recibir un servicio seguro, continuo, regular, eficiente y de calidad.
- b) Ser transportados en condiciones dignas, sin discriminación de ninguna naturaleza.
- c) Conocer, de manera previa, clara, veraz y accesible, la tarifa, el horario, la ruta, las condiciones del servicio y las restricciones aplicables.
- d) Recibir información veraz e inmediata en caso de interrupción, detención o suspensión, incluyendo causa, duración estimada y alternativas disponibles.
- e) Ser evacuados con seguridad, celeridad y trato digno en caso de detención prolongada.
- f) Recibir asistencia médica y psicológica inmediata en caso de accidente o evacuación.
- g) La accesibilidad universal de estaciones, andenes, vehículos e información.
- h) La protección de sus datos personales y de su imagen.
- i) La privacidad de las edificaciones sobrevoladas, respecto de terceros afectados.
- j) Presentar reclamos y obtener respuesta motivada en plazo.
- k) Obtener el reintegro o la compensación tarifaria en los supuestos del Artículo 87.
- l) Ser indemnizados por los daños sufridos, conforme al Artículo 92.
- m) Participar en las audiencias públicas tarifarias y en el control social.
- n) Acceder a la información pública sobre seguridad y desempeño del servicio.

ARTÍCULO 85. (OBLIGACIONES).

Las usuarias y los usuarios están obligados a: pagar la tarifa; cumplir las instrucciones de seguridad y del personal; abstenerse de conductas que pongan en riesgo la seguridad propia o ajena; no transportar objetos prohibidos; no dañar la instalación; y respetar la reserva de espacios preferentes.

ARTÍCULO 86. (INFORMACIÓN AL PÚBLICO).

- I. Los operadores publican de manera permanente, en las estaciones y por medios electrónicos accesibles, la tarifa vigente, el horario, el estado del servicio en tiempo real, las condiciones de transporte y el procedimiento de reclamo.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- II. La información se difunde, como mínimo, en castellano y en los idiomas oficiales de uso predominante en la región, y en formatos accesibles para personas con discapacidad visual y auditiva.

ARTÍCULO 87. (INTERRUPCIÓN DEL SERVICIO Y COMPENSACIÓN).

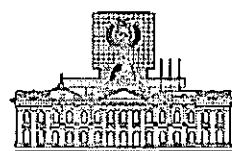
- I. En caso de interrupción imputable al operador que impida completar el viaje, la usuaria o usuario tiene derecho al reintegro íntegro de la tarifa o a un pasaje de reposición, a su elección.
- II. En caso de detención en línea superior a treinta minutos, la usuaria o usuario tiene derecho, adicionalmente, a una compensación equivalente a un pasaje.
- III. No procede compensación cuando la interrupción obedezca a causas meteorológicas, sísmicas, de fuerza mayor, de orden público o a la suspensión preventiva por razones de seguridad, sin perjuicio del derecho al reintegro de la tarifa del viaje no realizado.
- IV. Los procedimientos de reintegro y compensación son gratuitos, sencillos y no pueden exigir la presencia física del reclamante como única vía.

ARTÍCULO 88. (ACCESIBILIDAD UNIVERSAL).

- I. Toda instalación debe cumplir el estándar de accesibilidad universal, garantizando el acceso autónomo, seguro y digno de personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas, niñas, niños y personas con movilidad reducida.
- II. El estándar comprende, como mínimo: itinerarios accesibles desde la vía pública hasta el vehículo; ascensores o rampas; andenes nivelados; sistemas de reducción de velocidad o detención del vehículo para el embarque; espacios reservados en vehículos; información visual, sonora y táctil; señalización en sistema Braille; y personal formado en atención y en evacuación de personas con discapacidad.
- III. La Autoridad Reguladora verifica el cumplimiento del estándar como requisito del Certificado de Aptitud Técnica y en cada inspección periódica.
- IV. Las organizaciones de personas con discapacidad participan en la verificación del estándar mediante los mecanismos que establezca el reglamento.

ARTÍCULO 89. (GRATUIDADES Y TARIFAS PREFERENCIALES).

El reglamento y las normas tarifarias establecen los regímenes de gratuidad y tarifa preferencial para personas con discapacidad y su acompañante cuando sea necesario, personas adultas mayores, niñas y niños, y estudiantes, en el marco de la normativa vigente.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 90. (ATENCIÓN Y RESOLUCIÓN DE RECLAMOS).

- I. Los operadores implantan un sistema de atención de reclamos, gratuito, accesible por medios presenciales y electrónicos, con registro trazable y numeración correlativa.
- II. El operador resuelve el reclamo en un plazo máximo de quince días hábiles, mediante respuesta motivada.
- III. Contra la respuesta del operador, o ante su silencio, procede el reclamo ante la Autoridad Reguladora, que resuelve en un plazo máximo de treinta días hábiles.
- IV. La Autoridad Reguladora publica trimestralmente estadísticas de reclamos por operador, materia y resultado.

ARTÍCULO 91. (PROTECCIÓN DE DATOS Y VIDEOVIGILANCIA).

El tratamiento de datos personales derivado de sistemas de recaudación, control de acceso y videovigilancia se limita a las finalidades de seguridad y gestión del servicio, con plazos de conservación determinados, prohibición de cesión no autorizada y garantía de acceso, rectificación y supresión.

ARTÍCULO 92. (SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL).

- I. Todo operador debe mantener vigente una póliza de seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a las usuarias y usuarios, al personal y a terceros, derivados de la explotación de la instalación.
- II. Los montos mínimos de cobertura se determinan por reglamento, en función de la categoría de la instalación y de su capacidad de transporte, y se actualizan periódicamente.
- III. La falta de póliza vigente determina la suspensión inmediata del servicio.
- IV. La existencia de la póliza no limita la responsabilidad del operador por los daños que excedan la cobertura.
- V. Los operadores de Categoría D se rigen por el régimen especial del Título XI.

**TÍTULO VII
RÉGIMEN TARIFARIO**

ARTÍCULO 93. (PRINCIPIOS TARIFARIOS).

El régimen tarifario se rige por los principios de asequibilidad, equidad, no discriminación, suficiencia financiera, transparencia, eficiencia y motivación técnica.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 94. (METODOLOGÍA TARIFARIA).

- I. La Autoridad Reguladora aprueba, mediante resolución administrativa regulatoria, la metodología de cálculo tarifario, previa consulta pública.
- II. La metodología considera: costos de operación y mantenimiento eficientes; costos de reposición de componentes críticos y de Gran Revisión; costos de capital; demanda proyectada; metas de calidad y seguridad; capacidad de pago de la población; y el subsidio explícito reconocido conforme al Artículo 106.
- III. La metodología es pública, replicable y verificable.

ARTÍCULO 95. (FIJACIÓN Y REVISIÓN).

- I. La tarifa de las instalaciones de Categorías A y B se fija y revisa por la Autoridad Reguladora, a solicitud del operador o de oficio, mediante resolución motivada.
- II. El procedimiento comprende: solicitud con estudio técnico y económico; publicación del estudio; audiencia pública; informe técnico de la Autoridad Reguladora; y resolución motivada que responda expresamente a las observaciones formuladas en la audiencia.
- III. La revisión ordinaria se realiza cada dos años. Procede revisión extraordinaria ante variación significativa y acreditada de las variables de costo.
- IV. Las tarifas de las instalaciones de Categoría C se fijan libremente por el operador, con obligación de publicidad previa y comunicación a la Autoridad Reguladora.

ARTÍCULO 96. (AUDIENCIA PÚBLICA).

- I. La audiencia pública tarifaria se convoca con al menos treinta días de anticipación, con publicación del estudio tarifario completo.
- II. Pueden participar las usuarias y usuarios, sus organizaciones, las entidades territoriales autónomas afectadas, las organizaciones de personas con discapacidad y toda persona interesada.
- III. La audiencia es pública, se registra íntegramente y su registro se publica.
- IV. Las observaciones no son vinculantes, pero la resolución debe pronunciarse expresamente sobre cada una de las observaciones sustantivas formuladas. La omisión de este deber vicia la resolución de nulidad.

ARTÍCULO 97. (PUBLICIDAD DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS).

Los operadores de Categorías A y B publican anualmente su estructura de costos desagregada por línea, en formato de datos abiertos.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 98. (INTEGRACIÓN TARIFARIA).

Cuando exista integración modal, la tarifa integrada se fija mediante acuerdo entre las entidades competentes, con aprobación de la Autoridad Reguladora en lo relativo al componente por cable, garantizando que la usuaria o usuario no sea penalizado económicamente por utilizar más de un modo en un mismo viaje.

ARTÍCULO 99. (PROHIBICIÓN DE COBROS NO AUTORIZADOS).

Está prohibido el cobro de conceptos no incluidos expresamente en la tarifa aprobada. Su cobro constituye infracción grave y genera derecho a la devolución del duplo de lo cobrado indebidamente.

TÍTULO VIII

TRANSPARENCIA Y SOSTENIBILIDAD FINANCIERA

ARTÍCULO 100. (PRINCIPIO DE PUBLICIDAD).

La información relativa a la seguridad, el desempeño operacional y la gestión económica del transporte por cable es pública, salvo las reservas expresamente establecidas en la presente Ley.

ARTÍCULO 101. (INDICADORES OBLIGATORIOS).

- I. Los operadores de Categorías A y B publican mensualmente, en formato de datos abiertos: pasajeros transportados por línea; disponibilidad del servicio; número y duración de interrupciones por causa; número de evacuaciones; número de sucesos notificados por tipología; cumplimiento del programa de mantenimiento; y tiempo medio de respuesta a reclamos.
- II. Publican anualmente: estados financieros auditados; estructura de costos por línea; ejecución del programa de inversión; estado de cumplimiento de los plazos de Gran Revisión; y resultados de los simulacros de evacuación.

ARTÍCULO 102. (INFORME ANUAL DE SEGURIDAD).

La Autoridad Reguladora publica y remite anualmente a la Asamblea Legislativa Plurinacional un informe sobre el estado de la seguridad del transporte por cable en el Estado Plurinacional de Bolivia, que comprende: inventario de instalaciones; resultados de inspecciones; no conformidades detectadas y su subsanación; estadística de sucesos; sanciones impuestas; estado de las recomendaciones de la Junta de Investigación; y recomendaciones de política pública.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 103. (CONTROL SOCIAL).

Se garantiza el ejercicio del control social conforme a la Ley N° 341 de Participación y Control Social, respecto de la gestión del servicio, el procedimiento tarifario y el cumplimiento de las obligaciones de accesibilidad.

ARTÍCULO 104. (DATOS ABIERTOS).

La información publicada en cumplimiento del presente Título se difunde en formatos abiertos, procesables por máquina, con licencia de uso libre, y se conserva accesible por un plazo no menor a diez años.

ARTÍCULO 105. (SOSTENIBILIDAD FINANCIERA).

- I. Los operadores de servicio público esencial deben mantener condiciones de sostenibilidad financiera que aseguren la cobertura de los costos de operación, mantenimiento, reposición de componentes críticos y Gran Revisión.
- II. La Autoridad Reguladora evalúa anualmente la sostenibilidad financiera de cada operador de Categorías A y B y emite informe público.
- III. La constatación de insuficiencia financiera que comprometa el mantenimiento obliga al operador a presentar un plan de saneamiento, y a la entidad titular a pronunciarse sobre su financiamiento.

ARTÍCULO 106. (SUBSIDIO EXPLÍCITO).

- I. Cuando la tarifa fijada conforme al Título VII no cubra los costos eficientes del servicio, la diferencia se reconoce como subsidio explícito, cuantificado, presupuestado y transparente.
- II. El subsidio se determina anualmente, se identifica como partida específica en el presupuesto de la entidad titular, y se publica.
- III. El subsidio se condiciona al cumplimiento de metas verificables de seguridad, calidad, accesibilidad y eficiencia, establecidas en un convenio de desempeño suscrito entre la entidad titular y el operador, de carácter público.
- IV. **El subsidio destinado a mantenimiento, reposición de componentes críticos y Gran Revisión no puede ser reasignado a otras finalidades bajo ninguna circunstancia.** Su reasignación constituye falta gravísima y genera responsabilidad conforme a la Ley N° 1178 y la Ley N° 004.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 107. (FONDO DE REPOSICIÓN Y GRAN REVISIÓN).

- I. Los operadores de Categorías A y B constituyen un Fondo de Reposición y Gran Revisión, de afectación específica, alimentado con un porcentaje de los ingresos tarifarios y con las asignaciones presupuestarias correspondientes.
- II. Los recursos del Fondo son inembargables e intransferibles a otras finalidades.
- III. La Autoridad Reguladora verifica anualmente la suficiencia del Fondo respecto del programa de reposición proyectado.

ARTÍCULO 108. (TASA DE REGULACIÓN Y FISCALIZACIÓN).

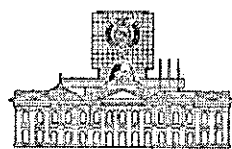
- I. Se crea la tasa de regulación y fiscalización del transporte por cable, a cargo de los operadores de Categorías A, B, C y E, destinada a financiar el funcionamiento de la Dirección Técnica de Transporte por Cable.
- II. La tasa se determina en función de los ingresos brutos del operador y de la capacidad de transporte de la instalación, conforme a la escala que fije el reglamento, y no puede exceder del uno por ciento de los ingresos brutos anuales.
- III. Los operadores de Categoría D están exentos de la tasa.

ARTÍCULO 109. (DERECHOS POR SERVICIOS).

La Autoridad Reguladora percibe derechos por la emisión de certificados, habilitaciones, licencias de personal, acreditaciones e inspecciones extraordinarias motivadas por incumplimiento, conforme al arancel que apruebe mediante resolución motivada, sobre la base del costo del servicio.

ARTÍCULO 110. (TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA).

- I. Los contratos de construcción, suministro y mantenimiento de instalaciones financiados con recursos públicos incorporan obligatoriamente cláusulas de transferencia tecnológica y de formación de personal nacional.
- II. Las cláusulas comprenden, como mínimo: capacitación certificada de personal boliviano; entrega de documentación técnica completa en idioma castellano; y condiciones de acceso a repuestos y a soporte técnico que no generen dependencia exclusiva.
- III. El cumplimiento de estas cláusulas es verificado por la Autoridad Reguladora como condición de la Autorización de Puesta en Servicio.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

TÍTULO IX
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

ARTÍCULO 111. (CREACIÓN DE LA JUNTA DE INVESTIGACIÓN).

- I. Se crea la Junta de Investigación de Accidentes de Transporte por Cable – JIATC, órgano técnico especializado, con independencia funcional, orgánica y de criterio respecto de los operadores, de las entidades titulares, de la Autoridad Reguladora y del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.
- II. La Junta tiene por finalidad exclusiva la prevención de accidentes futuros mediante la determinación de las causas y la formulación de recomendaciones de seguridad.
- III. La Junta no determina culpa ni responsabilidad de ninguna naturaleza.

ARTÍCULO 112. (COMPOSICIÓN Y GARANTÍAS).

- I. La Junta está integrada por tres miembros designados mediante convocatoria pública y selección por méritos, con título profesional en ingeniería o disciplina afín, formación acreditada en investigación de accidentes y experiencia mínima de ocho años.
- II. Ejercen funciones por seis años sin renovación inmediata y sólo pueden ser removidos por las causales taxativas del Artículo 20 parágrafo III.
- III. Les son aplicables las incompatibilidades del Artículo 21.
- IV. La Junta cuenta con presupuesto propio, identificado como partida específica y no reasignable, y con personal técnico permanente.
- V. Ninguna autoridad puede impartir instrucción, sugerencia o directriz sobre el curso, el contenido o las conclusiones de una investigación.

ARTÍCULO 113. (SUCESOS SUJETOS A INVESTIGACIÓN).

- I. La Junta investiga obligatoriamente todo accidente con resultado de muerte o lesión grave, y todo incidente grave.
- II. La Junta puede investigar, a su criterio, cualquier otro suceso cuyo análisis aporte valor preventivo.
- III. La decisión de investigar o no investigar corresponde exclusivamente a la Junta y no admite instrucción externa.

ARTÍCULO 114. (FACULTADES).

Los investigadores están facultados para:





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CAMARA DE DIPUTADOS

- a) Acceder de manera inmediata e irrestricta al lugar del suceso, a la instalación, a los restos y a los componentes involucrados.
- b) Disponer la preservación del sitio y de la evidencia.
- c) Requerir y obtener toda documentación, registro, grabación y dato, incluidos los registros de mando y control.
- d) Entrevistar a toda persona, con garantía de confidencialidad de las declaraciones.
- e) Disponer ensayos, peritajes y análisis.
- f) Requerir el apoyo de la Policía Boliviana y del Ministerio Público para la preservación del sitio.

ARTÍCULO 115. (COORDINACIÓN CON LA INVESTIGACIÓN PENAL).

La investigación técnica de la Junta es independiente y paralela a toda investigación penal, administrativa o judicial. Se coordina con el Ministerio Público la preservación y el acceso a la evidencia, sin que ninguna de las investigaciones pueda impedir u obstaculizar la otra.

ARTÍCULO 116. (PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN).

- I. Las declaraciones prestadas ante la Junta, la identidad de los declarantes, las comunicaciones internas de la investigación y los borradores de informe son confidenciales.
- II. La información recabada por la Junta y sus informes no pueden ser utilizados como prueba en procedimientos sancionatorios, disciplinarios, civiles o penales de atribución de culpa o responsabilidad, ni ser requeridos con esa finalidad.
- III. La autoridad judicial puede excepcionalmente disponer el levantamiento de la confidencialidad de un elemento determinado cuando, mediante resolución motivada, establezca que su valor para la administración de justicia supera manifiestamente el perjuicio que la divulgación causaría a la investigación técnica y al sistema de notificación de sucesos.

ARTÍCULO 117. (INFORME PRELIMINAR E INFORME FINAL).

- I. La Junta emite un informe preliminar dentro de los treinta días de iniciada la investigación, que se publica.
- II. El informe final se emite dentro de los doce meses. Si no fuera posible, la Junta publica un informe de avance en cada aniversario del suceso, exponiendo el estado de la investigación.
- III. Previamente a su publicación, el proyecto de informe final se remite a las partes interesadas para observaciones dentro de un plazo de treinta días. La Junta valora las observaciones y las incorpora o motiva su rechazo.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

IV. El informe final es público y se publica íntegramente.

ARTÍCULO 118. (RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD).

- I. La Junta formula recomendaciones de seguridad dirigidas a la Autoridad Reguladora, a los operadores; a los fabricantes, a las entidades titulares o a cualquier otra entidad.
- II. Las recomendaciones no son vinculantes.
- III. **Los destinatarios están obligados a pronunciarse expresa y motivadamente sobre cada recomendación dentro de los noventa días, indicando si la aceptan, con qué plazo de implementación, o las razones de su rechazo.**
- IV. La omisión de pronunciamiento constituye infracción grave.
- V. La Junta mantiene un registro público del estado de cada recomendación.

ARTÍCULO 119. (INFORME ANUAL).

La Junta publica y remite anualmente a la Asamblea Legislativa Plurinacional un informe de sus actividades, que incluye el estado de implementación de las recomendaciones formuladas.

ARTÍCULO 120. (ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES).

En caso de accidente, el operador y la Junta, en el ámbito de sus competencias, garantizan a las víctimas y a sus familiares información veraz, oportuna, directa y con trato digno, así como el acceso al informe final.

**TÍTULO X
RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES**

ARTÍCULO 121. (POTESTAD SANCIONATORIA).

La Autoridad Reguladora ejerce la potestad sancionatoria en materia de transporte por cable, conforme a la presente Ley y, supletoriamente, a la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo.

ARTÍCULO 122. (PRINCIPIOS).

El régimen sancionatorio se rige por los principios de legalidad, tipicidad, culpabilidad, proporcionalidad, non bis in idem, presunción de inocencia, debido proceso, derecho a la defensa y motivación.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 123. (SUJETOS).

Son sujetos del régimen sancionatorio los operadores, los titulares, los fabricantes e importadores de componentes de seguridad, los Organismos de Evaluación de la Conformidad, los inspectores acreditados y el personal licenciado, en el ámbito de sus respectivas obligaciones.

ARTÍCULO 124. (INFRACCIONES MUY GRAVES).

Constituyen infracciones muy graves:

- a) Explotar una instalación sin Habilitación de Operador, sin Certificado de Aptitud Técnica o sin Autorización de Puesta en Servicio vigentes.
- b) Poner en servicio, inaugurar u operar con pasajeros una instalación sin Autorización de Puesta en Servicio.
- c) Operar una instalación cuyos componentes críticos hayan superado su vida útil sin Gran Revisión o sustitución.
- d) Continuar la operación pese a una orden de suspensión.
- e) Omitir la notificación obligatoria de un accidente o incidente grave.
- f) Alterar, falsificar, destruir u ocultar registros de mantenimiento, de ensayos o de operación.
- g) Incorporar componentes de seguridad sin declaración de conformidad ni certificado de evaluación.
- h) Obstaculizar de forma reiterada la inspección o la investigación de accidentes.
- i) Operar sin póliza de seguro de responsabilidad civil vigente.
- j) Omitir la sustitución de un cable que haya alcanzado el criterio de sustitución de la norma técnica aplicable.
- k) Sancionar, remover o perjudicar al Responsable de Seguridad Operacional o a un trabajador por haber notificado un suceso o detenido la operación.
- l) Emitir certificación de conformidad con dolo o negligencia grave.
- m) Realizar una modificación sustancial sin nueva Autorización de Puesta en Servicio.
- n) Reasignar recursos del subsidio o del Fondo destinados a mantenimiento, reposición o Gran Revisión.

ARTÍCULO 125. (INFRACCIONES GRAVES).

Constituyen infracciones graves:

- a) Incumplir el programa de mantenimiento o los plazos de ensayos periódicos.
- b) No subsanar una no conformidad mayor en el plazo fijado.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS—

- c) Omitir la notificación de incidentes, sucesos precursores, evacuaciones o interrupciones.
- d) No realizar los simulacros de evacuación en la periodicidad exigida, o no alcanzar el tiempo máximo de evacuación sin adoptar acción correctiva.
- e) Emplear personal sin licencia vigente en funciones que la requieran.
- f) Incumplir el estándar de accesibilidad universal.
- g) Obstaculizar la inspección.
- h) Cobrar conceptos no incluidos en la tarifa aprobada.
- i) Incumplir las obligaciones de publicación de indicadores.
- j) No pronunciarse sobre una recomendación de seguridad de la Junta.
- k) No atender o resolver reclamos en los plazos establecidos, de forma reiterada.
- l) Incumplir los umbrales meteorológicos de suspensión.
- m) Incumplir las obligaciones de mantenimiento del SGSO.
- n) La reiteración de tres infracciones leves en doce meses.

ARTÍCULO 126. (INFRACCIONES LEVES).

Constituyen infracciones leves:

- a) No subsanar una no conformidad menor en el plazo fijado.
- b) Incumplir las obligaciones de información al público.
- c) Omitir la comunicación de modificaciones no sustanciales.
- d) Retrasar la remisión de informes a la Autoridad Reguladora.
- e) Incumplir obligaciones formales de registro.
- f) Toda otra contravención a la presente Ley o a su reglamento no tipificada como grave o muy grave.

ARTÍCULO 127. (SANCIONES).

- I. Las infracciones muy graves se sancionan con multa de mil a diez mil Unidades de Fomento de Vivienda, y, según la gravedad, con suspensión de la Habilitación de Operador de hasta un año o su revocatoria; suspensión o cancelación de la licencia de personal; o suspensión o retiro de la acreditación del Organismo de Evaluación de la Conformidad.
- II. Las infracciones graves se sancionan con multa de cien a mil Unidades de Fomento de Vivienda y, en su caso, con suspensión de la Habilitación de hasta noventa días.
- III. Las infracciones leves se sancionan con amonestación escrita o multa de hasta cien Unidades de Fomento de Vivienda.
- IV. Las multas se destinan al financiamiento de la Dirección Técnica de Transporte por Cable y de la Junta de Investigación, y no pueden ser trasladadas a la tarifa ni computadas como costo eficiente.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 128. (GRADUACIÓN).

La sanción se gradúa considerando: la gravedad del riesgo generado; el daño efectivamente producido; la intencionalidad; la reincidencia; el beneficio obtenido; la capacidad económica del infractor; la subsanación voluntaria y espontánea antes del inicio del procedimiento, que opera como atenuante; y la colaboración con la investigación.

ARTÍCULO 129. (MEDIDAS CAUTELARES).

- I. La Autoridad Reguladora puede disponer, en cualquier momento y aun antes del inicio del procedimiento sancionatorio, mediante resolución técnicamente motivada: la suspensión total o parcial del servicio; la limitación de la velocidad o de la capacidad; la prohibición de uso de un componente; y la inmovilización de vehículos.
- II. La medida de suspensión por riesgo inminente es de ejecución inmediata y su impugnación no tiene efecto suspensivo.
- III. La medida se revisa cada treinta días y se levanta cuando cesen las causas que la motivaron.
- IV. La adopción de una medida cautelar infundada genera responsabilidad de la autoridad que la dispuso.

ARTÍCULO 130. (PROCEDIMIENTO).

- I. El procedimiento sancionatorio se inicia de oficio, por denuncia o por remisión de acta de inspección.
- II. Se notifica al presunto infractor con la imputación otorgándole plazo de quince días hábiles para presentar descargos y ofrecer prueba.
- III. La Autoridad Reguladora resuelve mediante resolución motivada en un plazo máximo de noventa días hábiles desde la imputación.
- IV. Contra la resolución proceden los recursos de revocatoria y jerárquico conforme a la Ley N° 2341, sin perjuicio de la vía contencioso-administrativa.

ARTÍCULO 131. (PRESCRIPCIÓN).

- I. Las infracciones muy graves prescriben a los cinco años, las graves a los tres años y las leves a los dos años, computados desde su comisión o, tratándose de infracciones continuadas, desde su cese.
- II. Las sanciones prescriben a los tres años desde que la resolución quedó firme.
- III. La prescripción se interrumpe con la notificación del inicio del procedimiento.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 132. (RESPONSABILIDAD DE SERVIDORAS Y SERVIDORES PÚBLICOS).

La responsabilidad administrativa, ejecutiva, civil y penal de las servidoras y los servidores públicos que ordenen, permitan, toleren o encubran la comisión de infracciones a la presente Ley se rige por la Ley N° 1178 y la Ley N° 004, sin perjuicio de la responsabilidad de la entidad.

ARTÍCULO 133. (RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL).

Las sanciones administrativas se imponen sin perjuicio de la responsabilidad civil por los daños causados y de la responsabilidad penal que corresponda.

ARTÍCULO 134. (REGISTRO PÚBLICO DE SANCIONES).

Las sanciones firmes se inscriben en el Registro Nacional de Instalaciones y se publican, con indicación del infractor, la infracción, la sanción y su estado de cumplimiento.

TÍTULO XI

RÉGIMEN ESPECIAL DE SISTEMAS RURALES Y COMUNITARIOS

ARTÍCULO 135. (ÁMBITO Y FUNDAMENTO).

- I. El presente Título se aplica a las instalaciones de Categoría D, definidas en el Artículo 10 inciso d).
- II. El régimen se funda en el principio de proporcionalidad regulatoria y en el reconocimiento de que estas instalaciones constituyen, en muchos casos, el único medio de conexión de comunidades, por lo que el objetivo del Estado no es su clausura sino su mejoramiento.

ARTÍCULO 136. (RÉGIMEN SIMPLIFICADO).

- I. Las instalaciones de Categoría D están sujetas a registro declarativo, gratuito y de trámite simplificado, y no requieren Habilitación de Operador, Certificado de Aptitud Técnica ni Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional en los términos del Título V.
- II. Están sujetas a: inspección técnica bienal gratuita; observancia de requisitos esenciales de seguridad simplificados que apruebe la Autoridad Reguladora; y designación de una persona responsable de la operación y el mantenimiento.
- III. Están exentas de la tasa de regulación y fiscalización y de los derechos por servicios.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 137. (ASISTENCIA TÉCNICA GRATUITA).

La Autoridad Reguladora, en coordinación con las entidades territoriales autónomas y las universidades del sistema, presta asistencia técnica gratuita a las comunidades para el diagnóstico, el diseño de mejoras, la formación de operadores y el establecimiento de rutinas de mantenimiento.

ARTÍCULO 138. (PROGRAMA NACIONAL DE SISTEMAS COMUNITARIOS POR CABLE).

- I. Se crea el Programa Nacional de Sistemas Comunitarios por Cable, a cargo del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.
- II. El Programa comprende: censo nacional de instalaciones comunitarias; diagnóstico de su estado; priorización por riesgo; financiamiento de mejoramiento y reconversión; y formación de operadores comunitarios.
- III. El Programa se financia con recursos del Tesoro General de la Nación, cofinanciamiento de las entidades territoriales autónomas, y cooperación internacional.

ARTÍCULO 139. (CONSULTA Y NORMAS PROPIAS).

- I. La implementación del presente Título en territorios indígena originario campesinos se realiza previa consulta, conforme al Artículo 30 parágrafo II numeral 15 de la Constitución Política del Estado y al Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo.
- II. Se respetan las normas y procedimientos propios de las comunidades en la gestión de sus instalaciones, en cuanto no contradigan los requisitos esenciales simplificados de seguridad.

ARTÍCULO 140. (RIESGO INMINENTE EN SISTEMAS COMUNITARIOS).

Cuando la Autoridad Reguladora constata riesgo inminente en una instalación de Categoría D, dispone su suspensión y comunica de inmediato a la entidad territorial autónoma correspondiente y al Programa Nacional, los cuales están obligados a gestionar, en el plazo más breve posible, una alternativa de conexión para la comunidad afectada y la reparación o reconversión de la instalación.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
DISPOSICIONES ADICIONALES

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.

Se modifica el Artículo 1 de la Ley N° 165, de 16 de agosto de 2011, General de Transporte, con el siguiente texto:

"ARTÍCULO 1. (OBJETO). La presente Ley 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, acuática (marítima, fluvial y lacustre) y por cable, que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien."

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.

Se modifica el párrafo II del Artículo 4 de la Ley N° 165, con el siguiente texto:

"II. Las actividades del transporte aéreo, terrestre, ferroviario, acuático y por cable son libres en el territorio, agua y espacio aéreo boliviano, en cuanto no fueren limitados por esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones por razones de defensa, seguridad nacional o de interés público."

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA.

Se incorpora al Artículo 7 de la Ley N° 165 la siguiente definición:

"Infraestructura de transporte por cable. Conjunto de obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, incluidas estaciones, pylonas, cables, vehículos y sistemas de accionamiento, control y seguridad, destinadas a proveer el movimiento de personas o bienes mediante tracción o sustentación por cable."

DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA.

Toda referencia contenida en la Ley N° 165 y en su normativa reglamentaria a las modalidades del Sistema de Transporte Integral se entiende comprensiva de la modalidad de transporte por cable.

DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA.

El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en el plazo de ciento ochenta días, propondrá al Órgano Ejecutivo la modificación del Decreto Supremo N° 4857,





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

a efectos de incorporar en la estructura del Viceministerio de Transportes las funciones relativas al transporte por cable.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEXTA.

El Órgano Ejecutivo, en el plazo de un año, elevará a la Asamblea Legislativa Plurinacional un proyecto de ley que sustituya el régimen transitorio de creación de la Empresa Estatal de Transporte por Cable "Mi Teleférico" por un estatuto legal permanente, adecuado a la presente Ley y a la Ley N° 466.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA. (Reglamentación).

El Órgano Ejecutivo aprobará el reglamento de la presente Ley en el plazo máximo de ciento ochenta días calendario, computables desde su publicación.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA. (Implementación de la Dirección Técnica).

La Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes implementará la Dirección Técnica de Transporte por Cable en el plazo máximo de doscientos setenta días calendario. El Ministerio de Economía y Finanzas Públicas asignará los recursos necesarios en el presupuesto de la gestión siguiente.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA. (Conformación de la Junta de Investigación).

La Junta de Investigación de Accidentes de Transporte por Cable se conformará en el plazo máximo de un año. La convocatoria pública se emitirá dentro de los ciento ochenta días.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA. (Censo y registro inicial).

- I. En el plazo de un año, la Autoridad Reguladora, con el apoyo de las entidades territoriales autónomas, realizará el censo nacional de instalaciones de transporte por cable y conformará el Registro Nacional.
- II. Los titulares y operadores de instalaciones existentes están obligados a declararlas en el plazo de ciento ochenta días desde la habilitación del Registro. La omisión de declaración constituye infracción grave.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

DISPOSICIÓN TRANSITORIA QUINTA. (Regularización de instalaciones existentes).

- I. Las instalaciones en operación a la fecha de publicación de la presente Ley continuarán operando y deberán obtener su Certificado de Aptitud Técnica y la Habilitación de Operador conforme al siguiente cronograma, computado desde la implementación de la Dirección Técnica:
 - a) Instalaciones de Categoría A: dos años.
 - b) Instalaciones de Categorías B y E: tres años.
 - c) Instalaciones de Categoría C: tres años.
 - d) Instalaciones de Categoría D: registro declarativo en dos años; no requieren certificación.
- II. La regularización no exige la reconstrucción de la instalación conforme a normas técnicas posteriores a su construcción, sino la acreditación de que su estado, mantenimiento y operación garantizan un nivel de seguridad equivalente al exigido por las normas aplicables a su época de construcción, más las medidas correctivas que la Autoridad Reguladora determine por razones de riesgo.
- III. Durante el período de regularización, rigen plenamente y desde la vigencia de la presente Ley las obligaciones relativas a: notificación de sucesos; derechos de las usuarias y usuarios; facultad de detención por riesgo; deber de colaboración con la inspección; sustitución de cables conforme a criterio de norma; vida útil de componentes críticos y Gran Revisión; y seguro de responsabilidad civil.
- IV. La Autoridad Reguladora podrá prorrogar por una sola vez y hasta por un año el plazo de regularización de una instalación determinada, mediante resolución motivada, cuando el titular acredite un plan de adecuación en ejecución y la ausencia de riesgo actual.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEXTA. (Personal en ejercicio).

El personal que a la publicación de la presente Ley desempeñe funciones sujetas a licencia obtendrá ésta mediante procedimiento de certificación de competencias, con reconocimiento de la experiencia acreditada, en el plazo de dos años desde la implementación de la Dirección Técnica. Durante ese plazo podrá continuar desempeñando sus funciones.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SÉPTIMA. (Normas técnicas).

El Instituto Boliviano de Normalización y Calidad, a propuesta de la Autoridad Reguladora, iniciará el proceso de adopción de normas técnicas bolivianas de





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

transporte por cable en el plazo de un año. Hasta su adopción rige el régimen supletorio del Artículo 41 parágrafo II.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA OCTAVA. (Régimen tarifario).

Las tarifas vigentes a la publicación de la presente Ley se mantienen hasta su revisión conforme al Título VII, la cual deberá iniciarse dentro de los dos años siguientes a la implementación de la Dirección Técnica.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA NOVENA. (Organismos de Evaluación de la Conformidad).

En tanto no existan Organismos de Evaluación de la Conformidad acreditados en el país, la Autoridad Reguladora reconocerá los certificados emitidos por organismos notificados o acreditados en el extranjero conforme al Artículo 40 parágrafo II.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA DÉCIMA. (Financiamiento inicial).

Los recursos necesarios para la implementación inicial de la Dirección Técnica y de la Junta de Investigación serán asignados por el Tesoro General de la Nación, sin perjuicio de la posterior aplicación de la tasa de regulación y fiscalización.

**DISPOSICIONES ABROGATORIAS Y DEROGATORIAS
ÚNICA.**

Se abrogan y derogan todas las disposiciones contrarias a la presente Ley. En particular:

- I. Se deroga el Artículo 6 de la Ley N° 261, de 15 de julio de 2012, cuya materia queda regulada por la presente Ley.
- II. Se mantienen vigentes las Leyes N° 261 y N° 651 en lo relativo a la declaratoria de interés, financiamiento, expropiaciones y creación de la empresa operadora, en cuanto no contradigan la presente Ley.
- III. Los reglamentos internos de los operadores mantienen su vigencia en cuanto no contradigan la presente Ley, y deberán adecuarse a ella en el plazo de un año. En caso de contradicción, prevalece la presente Ley y la normativa de la Autoridad Reguladora.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
DISPOSICIONES FINALES

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA.

Los Anexos I, II, III, IV y V forman parte integrante de la presente Ley. El Anexo II (Glosario Técnico) y el Anexo III (Normas Internacionales de Referencia) podrán ser actualizados por la Autoridad Reguladora mediante resolución administrativa regulatoria motivada, sin necesidad de reforma legal, siempre que la actualización no restrinja derechos ni disminuya el nivel de seguridad exigido.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA.

Las Unidades de Fomento de Vivienda a que se refiere el Artículo 127 se computan al valor vigente a la fecha de la resolución sancionatoria.

DISPOSICIÓN FINAL TERCERA.

La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.

Remítase al Órgano Ejecutivo, para fines constitucionales.

Es dada en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional.


Julieta B. Jiménez Gutiérrez
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

