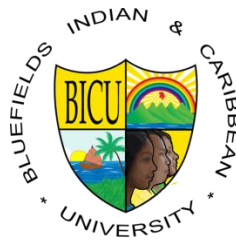


BLUEFIELDS INDIAN & CARIBBEAN UNIVERSITY

BICU



FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

FCJS

Escuela de Derecho

Carrera de Licenciatura en Derecho

Monografía

Para optar al título de Licenciatura en Derecho

**Situación jurídica del transporte selectivo en la entrega de concesiones en
Bluefields durante el año 2019**

Autoras:

Br. Sandra Hilda Britton Ruíz

Br. Margarita Damaris Manzanares

Tutor: Lic. Ernesto Zacarías Alfaro Castrillo

Bluefields, Región Autónoma Costa Caribe Sur

Nicaragua, Octubre, 2020

“La educación es la mejor opción para el desarrollo de los pueblos”

AGRADECIMIENTO

Un trabajo de investigación es también fruto del reconocimiento y del apoyo vital que nos ofrecen las personas que nos estiman, sin el cual no tendríamos la fuerza y energía que nos anima a crecer como personas y como profesionales

A nuestros profesores, y compañeros de clases que juntos recorrimos cinco años muy apreciados en donde escribimos una historia mágica que fue concluir con nuestra carrera profesional. A todos, muchas gracias.

Br. Margarita Manzanares

Br. Sandra Britton

DEDICATORIA

A Jehová DIOS, por proveer los recursos necesarios vida, salud, sabiduría, fortaleza y perseverancia para avanzar confiadamente de su mano en la elaboración de esta obra a ¡DIOS sea la gloria por los siglos de los siglos ;

A mis hijos, Hailing y Josué, que hacen que mis días sean maravillosos, siendo mi fuente motivacional, con su sonrisa con sus ojos brillantes, con sus palabras, con su excelente comportamiento al esperar sin juzgarme, solos en sus casas mientras mamá estaba en el proceso de elaboración de esta monografía.

Agradezco, por entender los momentos sacrificados en nuestra vida como familia, por su paciencia por siempre hacerme sentir orgullosa y ojalá Dios me permita siempre fuerza para verlos que sigan avanzando en su camino.

A Sandra Britton y Maritza Manzanares por acompañarme en este gran desafío que hemos podido superar con este esfuerzo y perseverancia Gracias, por la paciencia y tolerancia a la manera particular de defender mis ideas y por estar ahí cuando he necesitado su ayuda.

A mis profesores, familiares y amistades que de una u otra forma contribuyeron con sus conocimientos, palabras de ánimo y apoyo incondicional.

Margarita Damaris Manzanares.

DEDICATORIA

Dedico esta monografía primeramente a DIOS nuestro Señor por nuestro guía, también nos permitió salud, sabiduría, paciencia para culminar nuestro trabajo.

A mis padres Q.E.P.D. (Camila Ruiz y Alfonso Britton Baltodano)

A mis Hijos Eduardo Alexander Britton, Genesis Alexander Britton, mi amada nieta Ximena Espinoza, quienes son mi principal motor de inspiración y a todos mis familiares que estuvieron apoyándome en este precioso proyecto profesional.

Sandra Britton Ruiz

RESUMEN

Esta investigación está referida a la situación jurídica en la entrega de concesiones del transporte selectivo en la ciudad de Bluefields, Región Autónoma Costa Caribe Sur, en el año 2019. Sector que está regulado por la Ley general de transporte terrestre, Ley 524 y su Reglamento.

Esta investigación es descriptiva de corte transversal, con enfoque cualitativo. Se realizó en la ciudad de Bluefields, tomando como referencia una parte de la población en estudio; siendo esta; los concesionarios de línea de taxis, presidentes de cooperativas y responsables de instituciones del Estado que deben velar por la aplicación de la Leyes que rigen la entrega de concesiones del sector transporte selectivo.

El objeto de este estudio fue analizar la realidad existente en la entrega de concesiones del transporte selectivo, por parte de la municipalidad como órgano competente, el cual ayudara a las instituciones pertinentes a diseñar mejores estrategias de control y aplicación de normas relacionadas a este sector.

En este trabajo de investigación se pudo determinar que, en la entrega de las concesiones en Bluefields, hay una gran debilidad de las instituciones encargadas de hacer cumplir los procesos administrativos en el otorgamiento de las líneas del transporte selectivo (taxi), debido principalmente a que no se apegan estrictamente a las normas establecidas en la Ley 524 y su reglamento.

Es de suma importancia que se apliquen las normas tal como lo establece la ley 524 y su reglamento, para mejorar la calidad del transporte selectivo. Así como también la coordinación de las instituciones encargadas de la funcionabilidad en la aplicación de las leyes y los compromisos que hacen los concesionarios en el momento en que se le otorga el beneficio tal como lo expresa la Ley 524 y su reglamento en el sector transporte selectivo.

ÍNDICE

I.	INTRODUCCIÓN	1
1.1.	Antecedentes	1
1.2.	Justificación.	5
1.3.	Planteamiento del problema.	6
II.	OBJETIVOS	7
III.	MARCO TEÓRICO	8
3.1.	Marco Conceptual.	8
3.2.	Marco Legal	9
IV.	PREGUNTAS DIRECTRICES	40
V.	DISEÑO METODOLÓGICO	40
5.1.	Área de Estudio.	40
5.2.	Tipo de Estudio.	40
5.3.	Enfoque de la investigación.	40
5.4.	Población.	40
5.5.	Cálculo de la Muestra.	41
5.6.	Tamaño de la Muestra.	41
5.7.	Tipo de muestra.	42
5.8.	Técnicas e instrumentos de recopilación de información.	42
5.9.	Fuentes de información.	42
5.10.	Variables	42
5.11.	Criterios de inclusión.	43
5.12.	Criterios de exclusión	43
5.13.	Procesamiento de datos.	43

VI. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	43
6.1. Encuestas a concesionarios.....	44
6.2. Criterios de funcionamiento del transporte selectivo	50
6.3. Estado de opinión de alternativas y soluciones en entrega de concesiones.....	52
6.4. Entrevistas a presidentes de cooperativas	53
6.5. Entrevistas a funcionarios del Estado.....	55
VII. CONCLUSIONES	62
VIII. RECOMENDACIONES	64
IX. REFERENCIAS	65
X. ANEXOS.....	67

I. INTRODUCCIÓN

En este trabajo monográfico se investigó la situación jurídica en la entrega de concesiones del transporte selectivo durante el año 2019 en la ciudad de Bluefields Región Autónoma Costa Caribe Sur (RACCS).

Se buscó identificar el cumplimiento de las leyes, normas, reglamentos, ordenanzas, bandos y procedimientos para la obtención las concesiones de taxis y valorar los criterios bajo los que adquirieron dichas concesiones, así como las alternativas de solución para mejorar la entrega de concesiones.

Se consideró de gran interés poner en claro la entrega de concesiones del transporte selectivo porque esta indagación es útil para desarrollar recomendaciones que contribuya con las autoridades relacionadas con el transporte terrestre a mejorar los mecanismos para el cumplimiento de las leyes por los concesionarios y por las autoridades en el proceso de entrega de concesiones apegado a la Ley.

Este estudio es de carácter descriptivo, con un enfoque cualitativo y de corte transversal. Se tomó como población a todas las personas que tienen concesiones de transporte selectivo y a entidades relacionadas con el control y aplicación de las leyes con el objetivo de obtener información pertinente al tema.

La población es de 487 personas y el tamaño de la muestra de esta investigación es de 63 personas. Se utilizó un muestreo probabilístico aleatorio simple, en la aplicación de las encuestas y en el caso de las entrevistas las personas se seleccionaron de forma dirigida intencional. Los instrumentos para la recopilación de la información fueron las guías de entrevistas y guías de encuestas.

1.1. Antecedentes

Bluefields es la ciudad principal de la Región Autónoma de la Costa Caribe Sur de Nicaragua. Actualmente es sede administrativa de la Coordinación del Gobierno Regional Autónomo de la Costa Caribe Sur. Este municipio limita al norte con el municipio de

Kukra Hill, al sur con los municipios de San Juan del Norte y El Castillo, al este con el mar Caribe en el océano Atlántico y al oeste con los Municipios de Nueva Guinea y El Rama.

El casco urbano de la ciudad de Bluefields está compuesto por los siguientes barrios: Santa Rosa, Central, San Mateo, Pointeen, Fátima, Tres Cruces, Ricardo Morales, Old Bank, San Pedro, Teodoro Martínez, 19 de Julio, Pancasán, Punta Fría, Nueva York, El Canal y Loma Fresca.

En tiempos antiguos en este municipio la gente se trasladaba a pie, recorrían grandes distancias llevando sus cargas a cuestas y también usaban canoas y botes constituyéndose la vía acuática el principal medio de comunicación fue hasta en 1922 que se introdujo el primer vehículo automotor.

Evadne Babb (81) dijo, “EL primer vehículo era de un hombre llamado Suazo. Era un Ford de tres pedales. Nunca llego a correr por la ciudad. Solamente logro correr calle arriba hasta parquearse detrás de la casa del señor Reggie Hooker y se cree que el chasis todavía está allí. Pero el verdadero carro era de Jan Babb, el “pájaro blanco. Crandley Bab dice que cuando conducía el carro a Old Bank los niños corrían a esconderse y decían “allí viene la cosa. Eso fue en 1922. (CIDCA-UCA, 1998).

Bluefields es uno de los municipios de la Región Autónoma Costa Caribe Sur donde se ha desarrollado el transporte selectivo, mediante el servicio de taxi. La alcaldía tenía registrados para finales de 1999 únicamente un total de 123 vehículos y que ha incrementado hasta el punto de considerarse la saturación en la modalidad del transporte selectivo.

Para ese entonces no había vías de acceso terrestre interurbanas, el transporte terrestre era significativo solamente en la ciudad de Bluefields, fue hasta en abril del año 2019 que se dio la conexión intermunicipal con la inauguración de la carretera de concreto hidráulico en la vía Bluefields – Nueva Guinea y conectando con el resto del país.

El transporte selectivo de taxis en 1967 estaba reglamentado por el decreto No. 1331, Aprobado el 29 de marzo de 1967 Publicado en La Gaceta No. 129 del 12 de junio de 1967.

Ley Creadora Del consejo Nacional De Transporte Adscrito A Ministerio De Economía.

A través de decreto 1331 se creó el consejo nacional de transporte que era el órgano que se encargaba de la regulación técnica, económica y administrativa del transporte terrestre y por agua, dentro del territorio de la República.

También era regulado por el **Reglamento De Licitación De Rutas Del Consejo Nacional De Transporte Decreto No. 23**, Aprobado el 14 de octubre de 1967 Publicado en La Gaceta No. 243 del 26 de octubre de 1967

En 1982 estaba la Ley Reglamentaria Para La Emisión Y Obtención De Las Licencias De Funcionamiento En El Transporte Terrestre Decreto No. 1140 de 22 de noviembre de 1982 Publicado en La Gaceta No. 280 de 30 de noviembre de 1982. La que fue reformada en el año dos mil uno con la ley No 381 **Ley De Reforma A La Ley Reglamentaria Para La Emisión Y Obtención De Las Licencias De Funcionamiento En El Transporte Terrestre Ley No. 381**, Aprobada el 20 de febrero del 2001. Publicado en La Gaceta No. 48 del 8 de marzo, del 2001 en la que se modificó el artículo trece en cuyo artículo se reforma que la tarjeta o licencia de operaciones se emitirá con validez permanente. En esta ley se usaba el término de licencia de funcionamiento la que únicamente se otorgaba a las cooperativas o empresas de servicio público para los cuales debían de cumplir con ciertos requisitos. Licencia de Funcionamiento, se definía como la autorización que el Estado concede a las Cooperativas o Empresas para que operen el Servicio de Transporte Terrestre.

En 1986 Ley General De Transporte Decreto No. 164, Aprobada el 13 de febrero de 1986 Publicado en La Gaceta No.34 de 17 de febrero de 1986, que tiene por objeto regular el transporte de personas y bienes en los términos en ella misma definidos.

En el 2000 se promulga el **Decreto No. 105-2000** cuyo objeto es crear el Consejo Nacional del Transporte Terrestre como una instancia consultiva, que proponga y de seguimiento a las políticas y estrategias del Estado en el área de transporte público. El Consejo Nacional de Transporte Terrestre, identificado como Consejo, será el órgano de consulta de más alto nivel para apoyar al Gobierno Central y las municipalidades en la toma de decisiones

relacionadas con el transporte público terrestre. También aconsejará y facilitará la coordinación entre el MTI y las municipalidades, en cumplimiento de la Ley de Municipios.

En el 2001 **Decreto 52-2001**, publicado en La Gaceta No. 88 del once de mayo del año dos mil uno, en el cual se estableció una moratoria a nivel nacional en el otorgamiento de concesiones en sus diversas modalidades.

En el 2005 Ley 524, Ley General de Transporte Terrestre, del catorce de abril del dos mil cinco publicada en la gaceta No. 72 del 2005, vino a derogar todas estas leyes antes mencionadas y tiene por objeto normar, dirigir y regular el servicio público de transporte terrestre de personas y bienes en el territorio nacional, así como establecer los requisitos y procedimientos administrativos para la obtención, renovación y cancelación de concesiones de explotación o licencias de operación del transporte terrestre.

Como podemos ver anteriormente las decisiones se tomaban a nivel nacional o departamental, pero a partir de creación de la Ley de municipios, Ley 40 en 1988 y luego sus reformas incorporadas **aprobada** el 13 de junio del 2012 publicada en la gaceta número 6 del 14 de enero del 2013, ahora las municipalidades son parte activa en la toma de decisiones para la entrega de concesiones.

En el momento en que se realizó este trabajo monográfico nos dimos cuenta que no se había hecho ningún trabajo investigativo sobre este estudio porque al hacer las consultas de entrevistas, encuestas y literaturas solicitadas, no se encontró información recabada acerca de la situación jurídica en lo que respecta la entrega de concesiones en la ciudad de Bluefields.

1.2. Justificación.

En el análisis de la situación jurídica en la entrega de concesiones del transporte selectivo en la ciudad de Bluefields, se realizó porque es importante identificar las características y requisitos legales que deben de cumplir los dueños de concesiones o líneas de taxis que operan de forma legal y al marco jurídico a que se deben someter las personas naturales o jurídicas para obtener sus concesiones, asimismo resaltar las debilidades en el cumplimiento del marco jurídico que los afecta.

Los resultados de esta investigación son útiles para desarrollar recomendaciones que contribuya con las autoridades relacionadas al transporte selectivo a mejorar los mecanismos que conduzcan al cumplimiento de las leyes por los concesionarios y por las autoridades mediante el proceso de entrega de concesiones apegada a la Ley.

Los beneficiarios directos de este trabajo son las autoridades de la Alcaldía Municipal de Bluefields porque tendrán información que les permitirá tener alternativas de solución a los problemas de la entrega de concesiones, la regulación del transporte selectivo y la decisión sobre la entrega de concesiones.

Los beneficiarios indirectos es la población de Bluefields que hace uso del servicio de taxi porque a medida que se vaya resolviendo el problema del transporte podrán tener un mejor servicio y cumpla con las necesidades y expectativas de los usuarios.

Esta investigación fue factible porque se tuvo el tiempo, los recursos económicos y el acceso a los responsables de las cooperativas, a los dueños de concesiones de líneas de taxi y a los responsables de las instituciones que están relacionadas al tema del sector transporte selectivo, para obtener la información requerida para cumplir con los objetivos de la investigación.

1.3. Planteamiento del problema.

El transporte selectivo es fundamental y necesario para el desarrollo económico- social de un país. En los países subdesarrollados como el nuestro existe dificultad en el control eficaz de los concesionarios, así como aquellos que prestan este servicio de manera ilegal. Debido a su importancia, es necesario dedicarle la atención que merece, procurando cumplir fielmente, con las normativas establecidas en nuestra legislación.

El tema relacionado al transporte selectivo en Nicaragua es tan complejo que a nivel nacional se presentan múltiples reclamos por parte de los diferentes sectores de la población. En nuestra ciudad de Bluefields, Región Autónoma de la Costa Caribe, los principales reclamos por parte de los usuarios consisten en la calidad de este servicio y la falta de control por parte de la municipalidad. Por su parte, los concesionarios reclaman a las autoridades competentes la aplicación eficaz de las normas legales relacionadas a la entrega de concesiones.

Hasta el inicio de esta investigación, se pudo conocer que en la ciudad de Bluefields existen una cantidad de aproximadamente 483 personas que tienen concesiones para ofertar los servicios de transporte selectivo a la población y aproximadamente 50 personas que tienen vehículos operando como taxis de manera ilegal. Esto último ha conllevado a una disputa entre estos dos grupos que demandan el ordenamiento de las concesiones del transporte selectivo a la municipalidad a través de protestas y reuniones.

De aquí surgen las siguientes preguntas de investigación.

¿Cuál es la situación jurídica del transporte selectivo en la ciudad de Bluefields durante año el 2019?

¿Cuáles son los criterios bajos los cuales funciona el transporte selectivo en relación a la entrega de concesiones en Bluefields?

II. OBJETIVOS

Objetivo General

Determinar la situación jurídica del transporte selectivo en relación a la entrega de concesiones en Bluefields durante el año 2019.

Objetivos Específicos

1. Analizar el cumplimiento del marco jurídico legal en la entrega de concesiones del transporte selectivo en Bluefields.
2. Evaluar la idoneidad de criterios bajos los cuales funciona el transporte selectivo en relación de la entrega de concesiones en Bluefields.
3. Obtener estados de opinión sobre soluciones y alternativas que resuman una propuesta para la entrega de concesiones del transporte selectivo en Bluefields.

III. MARCO TEÓRICO

3.1 Marco Conceptual.

Por marco conceptual se entiende la representación general de toda la información que se maneja en el proceso de investigación.

3.1.1. Concesiones.

Una concesión es el otorgamiento del derecho de explotación, por un período determinado, de bienes y servicios por parte de una administración pública empresa a otra, generalmente privada.

(<https://es.wikipedia.org/wiki/Concesi%C3%B3n#:~:text=En%20econom%C3%ADa%20y%20en%20Derecho,empresa%20a%20otra%2C%20generalmente%20privada>).

3.1.2. Transporte.

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

Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización, al aumento del comercio y al desplazamiento humano tanto a escala nacional como internacional. (Norma UNE, 2013).

3.1.3. Transporte de pasajeros.

Transporte de pasajeros: El que se presta en forma regular y que moviliza a personas de un lugar a otro dentro del territorio nacional, hacia otros países o viceversa, sujeto a frecuencias e itinerarios para la salida y llegada de autobuses. (Asamblea Nacional, 2005).

3.1.4 Transporte Selectivo.

El Servicio de Transporte Selectivo (taxis): Es el que utiliza un determinado número de personas sin rutas ni horarios previamente establecidos. (Asamblea Nacional, 2005)

3.1.5 Ruta o Línea de Transporte Terrestre de Pasajeros.

Es la trayectoria autorizada que recorre una unidad de transporte que presta el servicio de transporte público de pasajeros. Es creada mediante una concesión que el Estado, a través del MTI o las municipalidades, otorga a los particulares mediante los procedimientos establecidos en la Ley No. 524 y su Reglamento. (Asamblea Nacional, 2005).

3.1.6. Cooperativa.

Cooperativa: es una asociación autónoma de personas que se unen voluntariamente para hacer frente a sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales comunes por medio de una empresa de propiedad conjunta y democráticamente controlada. (Asamblea Nacional, 2004).

3.2. Marco Legal

Está constituido por aspectos inherentes a una investigación contenidas de artículos, normas legales leyes, código, ordenanzas, que de alguna manera pueden significar un apoyo y promoción para la ejecución de la investigación.

Fernández, Inés (2000) Diccionario de investigación holística. Fundación Sypal, Venezuela. 86.p.

<https://www.youtube.com/watch?v=u5rk5oWfuC>

3.2.1 Constitución Política De Nicaragua.

En el título X de la Supremacía de la Constitución Política de Nicaragua, su Reforma y de las leyes constitucionales y en el capítulo I de la constitución política de Nicaragua que dice literalmente en el Arto. 182: La Constitución Política es la carta fundamental de la República; las demás leyes están subordinadas a ella. No tendrán valor alguno las leyes, tratados, decretos, reglamentos, ordenanzas o disposiciones que se le opongan o alteren sus disposiciones.

Arto. 105-Es obligación del Estado promover, facilitar y regular la prestación de los servicios públicos básicos de energía, comunicación, agua, transportes, infraestructura vial, puertos y aeropuertos a la población, y derecho inalienable de la misma el acceso a ellos. Las inversiones privadas y sus modalidades y las concesiones de explotación a sujetos privados en estas áreas, serán reguladas por la ley en cada caso.

3.2.2 Ley General de Transporte Terrestre Ley No. 524.

En el capítulo **I en las definiciones y objetivos generales**, literalmente dice en el **Artículo 1.-** La presente Ley General de Transporte Terrestre (LGTT) tiene por objeto normar, dirigir y regular el servicio público de transporte terrestre de personas y bienes en el territorio nacional, así como establecer los requisitos y procedimientos administrativos para la obtención, renovación y cancelación de concesiones de explotación o licencias de operación del transporte.

Artículo 12.-El servicio público de transporte de pasajeros, atendiendo a la calidad del servicio y al tipo de vehículo, se clasifica en:

- a) **Colectivo:** Es el que utiliza un determinado número de personas con rutas y horarios previamente establecidos.
- b) **Selectivo (taxis):** Es el que utiliza un determinado número de personas sin rutas ni horarios previamente establecidos.

El servicio de transporte selectivo se clasifica en:

1. Taxis locales o ruleteros, vehículo de servicio público de transporte individualizado, circunscrito a los límites urbanos de cada municipio. No tiene ruta fija, ni programación de viajes, ni horarios de estricto cumplimiento, serán normados sus períodos de operación dentro de límites horarios y sus vías de circulación. No tiene lugares específicos de abordaje o des abordaje de pasajeros.

2. Taxis inter locales: Servicio expreso que se realiza directamente entre dos ciudades o localidades. Los viajes se efectúan en forma directa, de terminal a terminal, conforme a las necesidades de la demanda.

3. Taxis de parada: Es un servicio exclusivo que tiene lugar de arranque previamente establecido en hoteles, mercados, aeropuertos y otros con un destino a fijarse a solicitud del usuario.

Artículo 13.-Todos los concesionarios del servicio público de transporte de pasajeros y turismo, a nivel nacional e internacional están obligados a proteger a los usuarios por los daños que sufran por la prestación del servicio, a través de una Póliza de Seguro que protegerá al usuario desde que aborde hasta que descienda del vehículo.

El monto de dicha Póliza, sus variaciones y la protección del equipaje del viajero, serán establecidos de acuerdo a la Ley para el Régimen de Circulación Vehiculares e Infracciones de Tránsito.

Órganos auxiliares para el cumplimiento de la ley.

Artículo 43.- Para coadyuvar al fiel cumplimiento de la presente Ley a nivel nacional, créase el Consejo Nacional de Transporte Terrestre (CNTT). El Consejo Nacional de Transporte Terrestre es un organismo auxiliar de carácter participativo y consultivo, de la Dirección Superior del MTI, que propone y da seguimiento a las políticas del gobierno en el sector transporte. El Consejo Nacional de Transporte Terrestre que en lo sucesivo se denominará el CNTT tendrá, entre otras, las siguientes atribuciones:

c)-Servir como instancia para el diálogo en los conflictos que surjan entre los diversos actores del sector transporte.

d)-Servir como instancia de consulta si así lo estima a bien el ministro del MTI en apelaciones por sanciones y cancelación de concesiones.

e)-Opinar sobre los Planes Nacionales para el otorgamiento de nuevas concesiones a ser licitadas, las que serán propuestas en base a estudios técnicos elaborados por el MTI.

f)-Conocer el Plan de Licitaciones Públicas para el otorgamiento de nuevas concesiones.

h)-Elaborar su propio reglamento interno.

El CNTT se reunirá por lo menos una vez al mes. Podrá adoptar resoluciones por consenso, orientadas a apoyar la correcta aplicación de la presente Ley y el buen funcionamiento del transporte público.

Artículo 45.- Para coadyuvar al fiel cumplimiento de la presente Ley, en cada municipio se creará como órgano auxiliar consultivo, un Consejo Municipal de Transporte (CMT), que tendrá, entre otras, las siguientes atribuciones:

b)- Proponer la creación de Ordenanzas, Bandos y Acuerdos municipales que, dentro del marco general de la aplicación de la presente Ley, dinamicen la actividad del transporte en el municipio.

c)- Servir como instancia de diálogo en los conflictos que surjan entre los diversos actores del transporte intramunicipal.

d)- Servir como instancia de consulta si así lo estiman las autoridades municipales en caso de sanciones y cancelación de concesiones.

- e)- Opinar sobre los Planes Municipales para el otorgamiento de nuevas concesiones a ser licitadas.
- f)- Conocer el Plan de licitaciones públicas para el otorgamiento de nuevas concesiones.
- h)- Elaborar su propio Reglamento Interno.

El CMT podrá adoptar resoluciones por consenso, orientadas a apoyar la correcta aplicación de la presente Ley y el buen funcionamiento del transporte público intramunicipal.

Artículo 46.-El Consejo Municipal de Transporte (CMT) estará conformado por:

- a)- El alcalde de la municipalidad, quien ejercerá las funciones de Presidente.
- b)- El representante del MTI en el municipio, quien ejercerá las funciones de Vicepresidente.
- c)- El Jefe de la Seguridad de Tránsito de la localidad o su delegado.
- d)- El responsable de la oficina de transporte intramunicipal.
- e)- Un representante de los organismos de la sociedad civil, que represente a los usuarios.
- f)- Un delegado de las organizaciones gremiales del transporte a nivel municipal, representativos de cada modalidad, legalmente constituidas.
- g)- Los Presidentes de la Comisión Regional de Transporte de los Consejos Regionales Autónomos de la Costa Caribe de Nicaragua, en lo correspondiente a los CMT de la Regiones Autónomas de la Costa Caribe Nicaragüense.

Cada representante contará con su respectivo suplente, los cuales podrán asistir con derecho a voz en todas las sesiones.

CAPITULO VIII - DE LAS CONCESIONES

Artículo 47.-Se establecen las siguientes definiciones:

Concesión de explotación del servicio público de transporte de pasajeros: Es el derecho que otorga el Estado a través del MTI o de las municipalidades, a una persona natural o jurídica, con carácter exclusivo para que trabaje una ruta en un tiempo y horario determinado.

Artículo 48.-Cualquier persona natural o jurídica, para explorar el servicio público de transporte de pasajeros, requerirá de una concesión otorgada por el Estado a través del MTI o las municipalidades. Las empresas o cooperativas destinadas a prestar este servicio, son

de servicio público, la concesión constituye un derecho de propiedad del concesionario de la cual no podrá ser desposeído sino de conformidad con la presente Ley, la concesión puede ser gravable, transferible, enajenable y heredable. Todo gravamen o enajenación de dicha concesión debe estar debidamente registrado en el Registro Nacional de Concesiones.

Artículo 49.- Las concesiones serán otorgadas por un período de veinte años prorrogables, serán obtenidas mediante licitación pública, conforme las reglas establecidas en la presente Ley. En caso que el aspirante a concesionario sea una persona jurídica con fines de lucro, este deberá por lo menos un 51% de capital nicaragüense.

La adjudicación de varias concesiones o líneas a una misma persona podrá hacerse siempre que con ello no se constituya monopolio, el MTI o las municipalidades, en su caso, establecerán las normativas pertinentes a fin de evitar la concertación monopólica.

Artículo 50.- Estas concesiones se otorgarán conforme a las cuotas asignadas por el último Plan Nacional de Transporte. En los casos en que éste no haya sido elaborado, o sus cuotas hayan sido completadas, se requerirá para otorgar nuevas concesiones, que el MTI elabore la actualización del Plan Nacional, en el caso de los municipios deberán elaborar el Plan Municipal en concordancia con el Plan nacional, el que será del conocimiento y aprobación del Concejo Municipal.

Artículo 53.- La concesión se formalizará bajo la forma de un contrato, que suscribirán los particulares con el Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), o las municipalidades, en su caso. Este contrato se firmará en los formatos que para tal efecto se elaboren, previo pago del valor de la concesión establecida en la presente Ley.

Artículo 54.- En cada contrato de concesión se indicará el plazo o tiempo de duración, los compromisos adquiridos por el Estado o las municipalidades, los deberes y derechos del concesionario, el número de kilómetros de la ruta o trayecto, especificación de las ciudades o pueblos por donde transitarán las unidades de transporte si fuere el caso, la cantidad de vehículos autorizados, el tipo de servicio, la modalidad o calidad del mismo, las condiciones que conducen a la suspensión o cancelación de la misma, según el caso.

Artículo 55.- Todo concesionario deberá ajustarse a los términos de su concesión durante la vigencia de ella y la suspensión o cancelación procederá por las causales establecidas en la Ley.

Artículo 57.- Las personas naturales y jurídicas que hayan cedido los derechos sobre su contrato de concesión, serán borradas de las listas de concesionarios y no podrán participar en las licitaciones a realizarse en los próximos cinco años.

Artículo 58.- Los plazos para la expiración de las concesiones para la explotación del transporte terrestre de pasajeros en cualquiera de sus modalidades, será de 20 años. Estas se considerarán automáticamente renovadas previa solicitud y el pago del precio base y siempre que el concesionario haya cumplido cabalmente con la presente Ley y su Reglamento durante el período de explotación.

Artículo 59.- Para mantener vigente el contrato de concesión de explotación de una ruta de transporte terrestre de pasajeros, el concesionario tendrá que cumplir con las siguientes obligaciones:

- a)-No cobrar más de la tarifa autorizada por el MTI.
- b)-Cubrir plenamente la Ruta especificada en la concesión y a respetar los itinerarios y horarios
- c)-Darles mantenimiento a los vehículos para evitar su deterioro y retirar de circulación aquellas unidades de transporte que no prestan las condiciones mínimas de seguridad y comodidad para los usuarios.
- d) Respetar las leyes de tránsito.
- e) Cumplir con las resoluciones administrativas emitidas por el MTI o las municipalidades.
- f) No transportar sustancias químicas o explosivas que pongan en riesgo la vida de los usuarios.
- g) Cumplir con las disposiciones contempladas en la presente Ley.

Artículo 60.- Los concesionarios del transporte tienen los siguientes derechos:

- a) A ser tratados con respeto por las autoridades del MTI o las municipalidades, en el uso de sus derechos como concesionario.

b) A utilizar todos los derechos y prerrogativas que le conceden la Constitución de Nicaragua y las Leyes de la República.

c) A presentar propuestas sobre como mejor organizar el sistema de transporte.

d) A presentar quejas o peticiones, de manera individual o conjunta, ante las autoridades del MTI o las municipalidades.

CAPITULO IX - CERTIFICADOS DE OPERACIÓN

Artículo 61.-Una vez obtenida la concesión, cada vehículo o unidad de transporte de pasajeros que opere bajo cualquiera de las modalidades descritas en la presente Ley, deberá obtener un Certificado de Operación, el cual será renovado anualmente, previa solicitud ante la DGTT o la oficina de transporte municipal, según el caso; cuando surjan desperfectos en los vehículos y que requieran reparaciones mayores, las autoridades competentes podrán otorgar un permiso de hasta un máximo de seis meses, sin que esto ocasione la suspensión del certificado de operación, ni afecte la concesión; todo conforme lo dispuesto por la normativa elaborada por la autoridad competente.

Artículo 63.-Para obtener un Certificado de Operación el solicitante deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Presentar la solicitud de renovación durante los treinta (30) días antes de su vencimiento.

b) Fotocopia, autenticada por notario público, del contrato de concesión, conforme el artículo 53 de la presente Ley, cuando es la primera vez que se solicita, en las renovaciones no será necesario.

c) Datos específicos de las unidades de transporte que prestará el servicio.

d) Certificado de Inspección Mecánica de cada una de las unidades, emitido por el MTI o las municipalidades o por las empresas especialmente autorizadas para tal efecto.

e)-Póliza de Seguro Colectivo contra accidentes y de responsabilidad civil para responder por posibles daños y perjuicios contra terceras personas, el cual deberá renovarse anualmente, de acuerdo a lo establecido en la Ley No. 431, "Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito", Capítulo IX.

f)-Certificado de Control de Emisiones de gases contaminantes.

Si el vehículo cumple con los requisitos anteriormente mencionados, la DGTT o la delegación de transporte intramunicipal, sin dilación alguna renovará automáticamente dicho Certificado de Operación en un plazo improrrogable y no mayor de treinta (30) días.

Artículo 77.-La tarifa del servicio selectivo de taxis ruleteros se regirá por el taxímetro, o en su ausencia, por un acuerdo entre las partes.

La escala de valores de los taxímetros será definida en la normativa que al efecto se elabore.

Artículo 82.- Las inspecciones se realizarán en días y horas hábiles por inspectores autorizados que exhiban identificación vigente y la respectiva orden de inspección, en la que se especifique las disposiciones cuyo cumplimiento habrá de garantizar. Los concesionarios y prestatarios están obligados a proporcionar todos los datos e informes que le sean requeridos y permitir el acceso a sus oficinas o instalaciones para cumplir su cometido. La información que proporcionen tendrá carácter confidencial.

Artículo 91.- Todas aquellas personas naturales o jurídicas que trabajaron con permisos de operación, permisos temporales o permisos provisionales, otorgados por las autoridades competentes al once de mayo del dos mil uno, siempre que no lo hayan cedido o vendido; por imperio de esta Ley se convierten automáticamente en concesionarios del transporte terrestre de pasajeros y tendrán seis meses de plazo para realizar los trámites y llenar las formalidades correspondientes ante el MTI, o las municipalidades, las que finalizarán con la firma del contrato de concesión. Los concesionarios por esta vez, no pagarán el valor del contrato de concesión contemplado en el artículo 51 de la presente Ley.

Artículo 92.- Todas aquellas personas naturales o jurídicas que hayan operado en virtud de que se les otorgó su permiso de operación o permiso temporal, durante el período comprendido del 12 de mayo al 31 de Diciembre del 2001; siempre y cuando su ruta y horario no afecten los horarios o itinerarios de los transportistas que operaban antes de la moratoria, por imperio de esta Ley gozarán de los beneficios establecidos en el artículo anterior. Los que afecten o lesionen los itinerarios de los transportistas anteriores, el MTI deberá reasignarles nuevas rutas y/o itinerarios en un plazo no menor de tres meses.

Las municipalidades, deberán hacer la revisión de los casos de suspensión o cancelación de los permisos o licencias de operación del sector selectivo, y se pronunciarán al respecto en un período no mayor de seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, una vez concluido el proceso deberán informar a la Asamblea Nacional sobre cada uno de los casos, los que deberán estar debidamente fundamentados. Las concesiones del sector selectivo que se mantengan canceladas no pueden ser reasignadas nuevamente, sino por el procedimiento de licitación establecido en la presente Ley.

Las concesiones otorgadas por las municipalidades a la fecha en el sector urbano colectivo gozarán, del beneficio otorgado en el artículo 92 de la presente Ley.

3.2.3. LEY DE REFORMA A LA LEY No. 524, LEY GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE; Publicada en La Gaceta No. 84 del 07 de Mayo del 2007

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA LEY No. 616, Aprobada el 20 de Marzo del 2007

“Arto. 41.- Autoridad Administrativa para Otorgar Concesiones y Permisos
El Ministerio de Transporte e Infraestructura es la autoridad administrativa encargada de otorgar las concesiones y permisos en el servicio de transporte público y los Certificados de Pesos y Dimensiones en las siguientes modalidades:

1. Nivel Internacional;
2. Intermunicipal, que incluye taxis interlocales;
3. Transporte Turístico;
4. Transporte Escolar Intermunicipal; y
5. Transporte de Carga Pesada y/o Especializada, por medio del Departamento de Pesos y Dimensiones de la Dirección General de Vialidad.

Los vehículos automotores de placa o matrícula extranjera deberán adquirir la boleta de pesaje de báscula en la delegación o puesto fronterizo por donde vaya a ingresar.”

Artículo 3.- Se reforman los Artículos 49, 51 y 56 del **CAPITULO VII, DE LAS CONCESIONES** de la Ley No. 524, Ley General de Transporte Terrestre, publicada en La Gaceta, Diario Oficial, No. 72, del 14 de Abril del 2005, los que se leerán así:

Arto. 49.- Período de Validez de las Concesiones

Las Concesiones serán otorgadas por un período de veinte años prorrogables, serán obtenidas mediante licitación pública conforme las reglas establecidas en la presente Ley. En los casos de las personas jurídicas dedicadas al negocio del transporte, en cualquiera de las modalidades contempladas en la presente ley, deberán estar inscritas en el Registro Mercantil y sujetas al principio de reciprocidad y los convenios de integración centroamericana.

Las empresas extranjeras de carga internacional para poder instalarse y operar en el país, deberán cumplir con los requisitos siguientes:

- 1.- Que el 51% del total de su capital sea propiedad de personas nicaragüense o sujetas al principio de reciprocidad y los convenios de integración centroamericana;
- 2.- Que el control efectivo y la dirección o gerencia de la empresa estén en manos de un nicaragüense.”;

“Arto. 51.- Otorgamiento de Concesión por Medio de Licitación Pública

El otorgamiento de cualquier tipo de concesión, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley y su Reglamento, deberá ser ofrecida únicamente por medio de licitación pública. Aquellas que se otorguen contraviniendo esta disposición quedarán sin valor ni efecto legal alguno, so pena de responsabilidad penal.

Le corresponde únicamente al Ministerio de Transporte e Infraestructura o las autoridades municipales, según sea el caso, hacer la convocatoria pública en donde se establecerán las bases y las condiciones del concurso. En todos los casos la convocatoria debe ser publicada por lo menos en tres ocasiones, con un intervalo de cinco días entre una y otra, en un diario de circulación nacional.

I.- Se solicitará a los postulantes como mínimo la información siguiente:

a) Datos generales, como nombre y apellidos, cédula de identidad ciudadana, nacionalidad, domicilio, número RUC y foto del solicitante, si se trata de una persona natural, así como la solvencia Garantía de la oferta;

b) Si se trata de una persona jurídica con fines de lucro, deberá presentar la escritura de Constitución y los Estatutos, debidamente inscritos en el Registro Mercantil correspondiente, así como la solvencia municipal y fiscal pertinente;

En el caso de cooperativas que son personas jurídicas sin fines de lucro, deberán presentar la Certificación de la autoridad competente, Estatuto y Reglamento Interno, según el caso;

c) Estado financiero del solicitante;

d) Certificado de antecedentes policiales y judiciales, salvo las personas jurídicas. En el caso de las Empresas Cooperativas deberán presentar la Certificación correspondiente emitida por la autoridad competente.

II.- La propuesta de oferta como elemento mínimo de la base de licitación deberá contener:

2) Estudio de Factibilidad, que entre otros aspectos deberá de contener la ruta donde se prestará el servicio, origen y destino, mapas, estaciones, terminales y estudio técnico.

3.2.4. Reglamento de Ley General de Transporte Terrestre Ley 524

CAPÍTULO I - DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- El presente Reglamento tiene por objeto, establecer las disposiciones administrativas y técnicas para una mejor comprensión y aplicación de la Ley General de Transporte Terrestre (LGTT), publicada en La Gaceta # 72 del jueves 14 de abril del año 2005.

Artículo 2.- La vigilancia y aplicación de la Ley General de Transporte Terrestre (LGTT) y de este Reglamento, corresponde al MTI, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT), o al organismo administrativo que las municipalidades constituyan para tal efecto.

CAPÍTULO XXI - ÓRGANOS AUXILIARES

Representación Local

Artículo 149.- En los Consejo Municipales de Transporte (CMT) participaran cuatro delegados de las organizaciones de concesionarios del transporte intramunicipal, representativos de las siguientes modalidades.

1. Un delgados por las organizaciones de concesionario del transporte urbano colectivo y rural
2. Un delegado por las organizaciones de concesionarios del transporte selectivo
3. Un delegado por las organizaciones de concesionarios de carga liviana y comercial
4. Un delegado por las organizaciones de concesionarios del transporte especial.

Formas de Elección

Artículo 150.- Para la elección de los delegados se utilizarán los procedimientos mencionados en el arto 148 con la diferencia de que al ser organizaciones municipales se dará prioridad a la que tenga el mayor número de afiliados.

Sociedad Civil

Artículo 151.- Los organismos de la sociedad civil que representan a los usuarios serán electos con el mismo procedimiento mencionado en el artículo 148, dando prioridad a las que demuestren tener un mayor número de asociados, sean en el CNTT o CMT.

Plazo

Artículo 152.- Las organizaciones de concesionarios, sea a nivel nacional o nivel municipal, tendrán un plazo de 60 días para elegir a sus delegados. Una vez electos, el delegado propietario y suplente, remitirán las certificaciones de las actas respectivas antes el MTI o las municipalidades, para ser acreditados por el periodo de un año.

Invitados Permanentes

Artículo 153.- El CNTT, si así lo considera conveniente, podrá invitar de manera permanente, con derecho a voz, a los delegados de las organizaciones más representativas del transporte urbano colectivo y del sector selectivo, lo que se demostrará con los procedimientos de elección establecidos en el **arto 148.DGTT**

Artículo 154.- La Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del MTI es el órgano competente encargado de otorgar concesiones y certificados de operación en el servicio de transporte público de pasajeros a nivel intermunicipal. En el transporte de carga pesada y especializada será el Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV) el encargado de otorgar los certificados de pesos y dimensiones.

El Concejo Municipal

Artículo 155.- Es el órgano competente encargado de otorgar concesiones y certificados de operación en el servicio de transporte público de pasajeros a nivel intramunicipal.

CAPÍTULO XXIII - DEL RÉGIMEN GENERAL DE CONCESIONES

Estudio Técnico

Artículo 156.- Con base en el Plan Nacional de Transporte, de oficio la autoridad de transporte determinará una vez al año, si es o no procedente realizar estudios técnicos para

declarar la existencia de necesidad pública de transporte de pasajeros que deba ser satisfecha con la creación de nuevas rutas o líneas de transporte.

Cualquier estudio técnico para convocar a licitación pública de nuevas rutas de transporte deberá contener mínimamente lo siguiente.

- 1.** Nombre de la población o poblaciones en que se determine la necesidad de crear o ampliar el servicio de transporte público de pasajeros.
- 2.** Densidad demográfica, tomando en cuenta el último censo poblacional y comercial, adicionando la estimación del incremento que se haya registrado durante el tiempo transcurrido desde el año en que se practicaron tales censos a la fecha en que se realice el estudio, así como una estimación de población que necesita el servicio de transporte.
- 3.** Cantidad de centros educativos y culturales.
- 4.** Cantidad de centros de trabajo.
- 5.** Medio de vida predominante de las poblaciones.
- 6.** Tipo de comercio predominante, con inclusión de las zonas de abastecimiento, así como el horario a que esté sujeto. Centros de atracción de demanda, hacia donde viaja la gente, etc
- 7.** Descripción de las oficinas públicas existentes, talleres, estaciones de servicio de combustibles y demás que la autoridad de transporte estime necesarias.
- 8.** Descripción de la infraestructura vial, indicando las principales vías troncales y secundarias de comunicación, señalando en su caso las que deban usarse en ciertos tramos para la satisfacción de la necesidad del servicio público de transporte de pasajeros. En todos los casos se hará el señalamiento de los correspondientes derechos de vía.
- 9.** Cantidad de viajes totales origen destino que realiza la población, necesarios para conocer qué cantidad de gente se moviliza y hacia dónde.
- 10.** Medios existentes de transporte, con indicación de los tipos y capacidad de los vehículos, así como clases, modalidades y tipos de servicio.
- 11.** Necesidad de transporte indicando las deficiencias o insuficiencias del existente, horarios, tarifas e itinerarios, así como nivel de ocupación de los vehículos en los diferentes horarios.
- 12.** Estimación aproximada del transporte particular.

13. Análisis de los principales desplazamientos de personas, para los que no se tiene servicio público de transporte o que teniéndolo es insuficiente.

14. Propuesta de los lugares más adecuados para el establecimiento de paradas y terminales.

Declaratoria

Artículo 157.-Realizado el estudio a que se refiere el artículo anterior, si del mismo se advierte necesidad pública insatisfecha, el MTI o las municipalidades expedirá la declaratoria correspondiente, en la que se expresará lo siguiente:

1. Breve relación de los antecedentes.
2. Consideraciones técnicas y legales que funden la declaratoria.
3. Determinación de la zona geográfica en la que ha de prestarse el servicio.
4. Clasificación, modalidad y tipo de servicio con el que habrá de satisfacerse la necesidad pública a que se refiera la declaratoria.
5. Número de concesiones que habrán de licitarse para la satisfacción del servicio.
6. Los demás datos que se estimen necesarios para aclarar o completar la anterior información.

Convocatoria

Artículo 158.-Emitida la declaratoria de necesidad pública, la que deberá ser publicada en la Gaceta, diario oficial, la autoridad competente procederá a realizar la convocatoria a licitación pública para el otorgamiento de concesiones en el ámbito intermunicipal e intramunicipal y resto de modalidades y clasificaciones a que se refiere el artículo 51 de la Ley # 524, la deberá señalar los siguientes aspectos:

1. Área geográfica que comprenderá el servicio, kilómetros de la ruta a servir, terminales de salida y arribo, paradas, el itinerario, la frecuencia, tarifa a cobrar.
2. Determinación del incremento del servicio señalando el número de concesiones que habrán de licitarse.
3. Clasificación, modalidad y tipo de servicio que deberá proporcionarse, así como las características de los vehículos.
4. Plazo en el que deberá iniciarse la prestación del servicio.

5. Vigencia y cantidad de las concesiones y de los certificados de operación que de ellas se deriven
6. Lugar, horario y término dentro del cual deberán presentarse las solicitudes de los aspirantes a concesionarios, así como indicación de los documentos que deberán adjuntarse.
7. El lugar, horario y periodo en el que se venderán las bases de licitación y costo de las mismas. Las bases de licitación contendrán además de las mencionadas, las que estime necesarias el MTI o las municipalidades, y se complementarán con los estudios técnicos especializados en la materia.
8. Precio base a cobrar por la autorización de la concesión.
9. Monto de la garantía a ofrecer.

Obligatoriedad de Adaptaciones

Artículo 159.- En toda licitación pública de concesiones para prestar el servicio público de transporte de pasajeros, el MTI y las municipalidades dispondrán que el aspirante deberá realizar obligatoriamente adaptaciones a las unidades de transporte y otros requerimientos técnicos para el acceso de las personas con discapacidad a los servicios de transporte público.

Artículo 160.-La convocatoria a licitación pública para el otorgamiento de concesiones en el ámbito intermunicipal a que se refiere el artículo 51 de la Ley # 524, deberá publicarse en tres ocasiones, con un intervalo de quince días, en un diario de circulación nacional, sin perjuicio de su simultánea publicación en La Gaceta, diario oficial.

Cuando se trate de concesiones en el ámbito intramunicipal, esta convocatoria deberá publicarse en tres ocasiones, con un intervalo de quince días, en La Gaceta, diario oficial, sin perjuicio de su publicación simultánea en un diario o semanario de circulación local o nacional.

CAPÍTULO XXIV - PROCEDIMIENTOS PARA LAS LICITACIONES

Principios

Artículo 161.-El otorgamiento de concesiones para operar en el servicio de transporte público de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades y clasificaciones, se efectuará siempre a través de Licitación Pública, transparente, en condiciones de igualdad y respetando el principio de legalidad

Presentación de Solicitudes

Artículo 162.-Las solicitudes para brindar el servicio de pasajeros en el ámbito intermunicipal e internacional se presentarán ante la Dirección General de Transporte Terrestre del MTI, y las del ámbito intramunicipal ante la municipalidad respectiva.

Cotejo

Artículo 163.-El MTI o las municipalidades, según el caso, tendrán un plazo de 45 días calendarios para analizar las solicitudes, cotejarlas con las necesidades del Plan Nacional de Transporte y proceder a convocar a las licitaciones correspondientes, si el caso lo amerita.

Comité de Licitación

Artículo 164.- La máxima autoridad del órgano competente formara un comité de licitación encargado de organizar el proceso administrativo de la licitación, con las siguientes personas de reconocida calidad técnica y experiencia:

II.- Cuando se trata de concesiones intramunicipales:

- a.- El titular de la oficina de transporte intramunicipal
- b.- Un asesor legal.
- c.- Un delegado del CMT.
- d.- Un funcionario o asesor en materia de transporte.
- e.- El delgado departamental del MTI.

Requisitos

Artículo 165.-Toda persona natural o jurídica, interesada en participar en la licitación pública deberá cumplir con lo establecido en el artículo 51 de la Ley # 524 y con los siguientes requisitos:

1. Solicitud por escrito del interesado ante la autoridad correspondiente, demostrando interés por prestar el servicio público de transporte de pasajeros en la ruta a servir.
2. En el caso de las personas jurídicas con fines de lucro, el representante legal deberá comparecer debidamente acreditado con poder general de Administración debidamente inscrita. Si es una cooperativa deberá presentar, además del poder general de administración, el certificado que extiende el Instituto Nicaragüense de Fomento Cooperativo (INFOCOOP).
3. Presentar la tarjeta de circulación del vehículo o de los vehículos a nombre del propietario. En caso que a la fecha de presentación de solicitud no se haya adquirido ningún

vehículo, se presentará proforma que la empresa distribuidora de vehículos le haya emitido, o contrato de promesa de venta de los vehículos en escritura pública.

4. Certificado de inspección física y mecánica del vehículo o de los vehículos, a satisfacción de la autoridad que corresponda, si los vehículos ya fueron comprados o son propiedad del aspirante.

5. Presentar póliza de responsabilidad civil, de una institución aseguradora que cubra a los usuarios a la unidad y daños a terceros.

6. Solvencia económica del solicitante, demostrada mediante constancias de las instituciones financieras registradas ante la Superintendencia de Bancos y Otras Instituciones Financieras, copia del estado de sus cuentas bancarias, y libertad de gravamen actualizada de los bienes inmuebles inscritos a su nombre.

7. La garantía de la oferta, emitida por entidades que estén bajo la supervisión de la Superintendencia de Bancos y Otras Instituciones Financieras.

8. Una declaración en escritura pública, en el sentido de que no podrá modificar ni retirar su oferta una vez presentada la documentación al comité de licitación, bajo pena de ejecutar la garantía ofrecida.

9. Tener capacidad para obligarse y contratar, conforme a la legislación común.

10. Declaración jurada de no encontrarse en convocatoria de acreedores, quiebra o liquidación.

11. No encontrarse en interdicción judicial

Prohibición a funcionarios

Artículo 166.-No podrá participar en cualquier etapa del proceso de licitación de concesiones para el servicio de transporte público de pasajeros, el servidor público que tenga en ésta un interés personal, familiar o comercial, incluyendo aquellas licitaciones de las que pueda resultar algún beneficio para el mencionado servidor público, su cónyuge o sus parientes hasta el tercer grado de consanguinidad y segundo por afinidad. Esta prohibición rige aún en el caso de levantamiento de incompatibilidades.

Presentación y Apertura de Ofertas

Artículo 167.-En la presentación y apertura de las Ofertas se seguirán las siguientes reglas:

1. El Comité de Licitación fijará en la convocatoria pública el lugar, fecha y hora determinadas, así como, plazo para la presentación de las ofertas.

2. Las ofertas deberán presentarse por escrito, firmadas debidamente foliadas y en sobre sellado.

3. El Comité de Licitación dará a los aspirantes a concesionarios un recibo en que consten la fecha y la hora de la presentación de su oferta.

Las ofertas serán abiertas en forma pública en el día y hora establecidos en la convocatoria. De esta apertura se levantará un acta con un detalle de las ofertas y se hará constar las observaciones de los presentes, la que será firmada por el Comité de Licitación y los aspirantes a concesionarios que deseen hacerlo.

Evaluación de Ofertas

Artículo 168.-El Comité de Licitación establecerá en el pliego de bases y condiciones de la convocatoria pública, los criterios o parámetros de ponderación para la evaluación de las ofertas presentadas. No se podrán evaluar las ofertas con criterios y ponderaciones que no estén contemplados en la convocatoria, so pena de nulidad.

Rechazo de Ofertas

Artículo 169.-El Comité de Licitación rechazará las ofertas en los siguientes casos:

- a) Cuando las ofertas no cumplan con los requisitos esenciales de la Convocatoria.
- b) Podrá, sin embargo, admitir aquellas ofertas que presenten defectos de forma, omisión o errores leves, que no modifiquen sustancialmente los principios de igualdad, transparencia y legalidad.

Dictamen de Adjudicación

Artículo 170.-El Comité de Licitación utilizando los criterios o parámetros de ponderación, recomendará la adjudicación de la licitación al oferente que ajustándose a los requisitos del pliego de bases y condiciones haya presentado la oferta más favorable, estableciendo el orden de prelación, para lo cual elaborará un informe detallado del análisis y comparación de todas las ofertas, exponiendo las razones precisas en que se fundamenta la selección de la oferta evaluada como la más favorable.

Este informe deberá hacerse llegar a la autoridad al ministro de transporte, o al Concejo Municipal, según sea el caso, para que haga uso de sus derechos y de los recursos administrativos establecidos en el presente reglamento, en un término de tres días hábiles después de notificada la adjudicación.

CAPÍTULO XV - ADJUDICACIÓN Y MODIFICACIÓN DE LAS CONCESIONES

Adjudicación

Artículo 183.-Una vez adjudicada la concesión, podrá comenzar a operar y prestar el servicio. El titular de la misma tendrá un número de identificación en el Registro Nacional de Concesiones.

Características

Artículo 184.-Las concesiones podrán ser otorgadas de manera **individual**, por **cooperativa o empresa**.

Fusión

Artículo 185.-Varios concesionarios individuales podrán fusionar sus respectivas concesiones en una empresa o cooperativa y crear una nueva concesión en una ruta determinada, en la cual cada uno de los socios será un concesionario con derecho a tener un cupo o certificado de operación, conforme la cantidad de unidades de transporte autorizadas que tenían antes del momento de la fusión. Cuando esta fusión sea solicitada, se autorizará sin mayores trámites por parte de la autoridad correspondiente, siempre y cuando la nueva concesión no adquiera características de monopolio.

Extensiones o Ampliaciones

Artículo 186.-Las concesiones y las rutas o líneas de transporte que de ella se deriven, no podrán ser ampliadas o extendidas, en sus características esenciales, recorrido o cantidad de unidades, sino mediante un proceso de licitación pública. Solo en este caso, al momento de evaluar las ofertas de la licitación, los transportistas que tradicionalmente prestan el servicio en esa zona geográfica tendrán una puntuación extraordinaria de veinte puntos.

Prohibición de Alquiler de Concesiones

Artículo 187.- Se prohíbe el alquiler de concesiones o rutas de transporte terrestre, pero podrán transferirse por venta, cesión, donación o ejecución judicial.

Modificaciones

Artículo 188.-

Los elementos de la concesión que pueden modificarse son los siguientes:

- a) Cambio de su titular.
- b) Cambio de la temporalidad de vigencia.
- c) Sustitución del vehículo o equipo afecto a la concesión.

Queda prohibido todo cambio de clasificación, modalidad o tipo de servicio a que se refiera la concesión, así como el cambio de área geográfica para la que fue otorgada.

Cambio de titular

Artículo 189.-El cambio de titular de la concesión, se efectuará mediante la cesión de los derechos y obligaciones derivados de la concesión, la cual se realizará en los términos siguientes:

1. Las concesiones sólo podrán ser cedidas o vendidas cuando hubiera transcurrido más de un año desde el inicio de su vigencia o última prórroga, para todas las clases y modalidades de transporte público de pasajeros.
2. Esta venta de derechos o cesión onerosa de derechos deberá ser aprobada previamente por la autoridad competente, siempre y cuando se salvaguarden las condiciones que motivaron su otorgamiento, y dicha enajenación no represente un perjuicio o riesgo para la prestación del servicio.

Prohibiciones

Artículo 190.-La concesión no podrá ser objeto de enajenación alguna cuando:

1. Haya concluido el plazo de su vigencia;
2. Haya desaparecido la necesidad pública que motivó su otorgamiento.
3. No se hubiere designado sucesor en los términos del presente Reglamento o la cesión no fuera válida.
4. Cuando la venta o cesión de derechos pueda producir acaparamiento o monopolio de concesiones en una ruta o corredor determinado. Para efectos de esta disposición, se considera acaparamiento o monopolio, toda concentración de concesiones bajo la titularidad de un solo concesionario, cuando ello represente que el mismo tendrá el 40% del total de las concesiones otorgadas para el servicio en la misma +modalidad y tipo en el área geográfica de que se trate.

De igual manera, no podrán participar como cesionario o comprador de derechos aquellas personas que con anterioridad hayan cedido o vendido una concesión de transporte, salvo que se trate de una permuta.

Cesión

Artículo 191.-El interesado en tramitar a su favor una cesión de derechos sobre una concesión, sea onerosa o gratuita, deberá presentar solicitud escrita en los formatos expedidos por las autoridades de transporte competentes, que contendrán lo siguiente:

1. Nombre y domicilio del cesionario y del cedente.
2. Datos completos de la concesión objeto de la cesión.
3. Datos y descripción del vehículo afecto a la concesión objeto de la cesión.
4. En caso de aportación de concesiones a favor de una sociedad mercantil, en la solicitud de cesión se expresará el número de acciones, partes o participaciones que representen el valor asignado a la concesión.
5. En caso de cesión por defunción del titular, se señalará la fecha de la misma.
6. Fecha de otorgamiento o última prórroga y de vencimiento de la concesión objeto de la cesión.
7. Los demás que determine la autoridad de transporte en los formatos oficiales o en la normativa técnica que se expida.

El MTI o el municipio respectivo, en un plazo de quince días calendarios darán respuesta fundamentada de la decisión que tome.

Reasignación

Artículo.192.-Recibida la solicitud de cesión de derechos, el MTI o las municipalidades revisarán si fue presentada en tiempo y forma, y si del expediente del solicitante no se desprende ninguna de las causas por las que resultará improcedente, se aprobará la cesión realizada.

Plazo de Vigencia

Artículo 193.-Las cesiones aprobadas por la autoridad competente conservaran el plazo de su vigencia por transcurrir. En ningún caso al aprobarse una cesión de concesión, podrá modificarse el término de su vigencia.

Inscripción

Artículo 194.-Todos los actos relativos a la cesión de concesiones, se anotarán o inscribirán en el Registro Nacional de Concesiones.

Cancelación

Artículo 196.-Además de las causales previstas en la Ley # 524 y el presente Reglamento, los títulos que materialicen las concesiones contendrán

Invariablemente las causas de revocación siguientes:

1. Matricular más de un vehículo con la misma concesión.
2. Usar el mismo juego de placas que materialicen la matrícula, para explotar dos o más vehículos a la vez.
3. Introducir en la prestación del servicio uno o varios vehículos de procedencia ilícita.
4. Aplicar tarifas inferiores o superiores a las autorizadas.
5. No cumplir la condición a que se hubiere sujetado la cesión o prórroga provisionales.
6. La violación de las condiciones previstas en el título de concesión.
7. Abandono injustificado por más de un mes.

Procedimientos de Cancelación

Artículo 197.-En cualquier procedimiento cuyo objeto sea la cancelación de una concesión, por incumplimientos de las condiciones establecidas en la Ley y en el contrato de concesión, la autoridad competente siempre otorgará al afectado el derecho a la defensa dentro del proceso administrativo.

Registro Nacional de Concesiones

Artículo 198.-Esta institución deberá dar a conocer al público por medio de una página web toda la información disponible sobre la cantidad de concesiones, quienes son sus titulares, los gravámenes o enajenaciones que hayan sufrido.

TÍTULO VIII - CAPÍTULO XXVI - COORDINACIÓN CON MUNICIPALIDADES

Artículo 199.-El MTI como ente regulador del transporte a nivel nacional, realizaran a través de la DGTT o de los delegados departamentales la coordinación con los municipios para la aplicación de la Ley # 524 y el presente reglamento.

Plan Nacional de Transporte

Artículo 200.-En la elaboración del primer plan nacional de transporte, el MTI deberá tomar en consideración los planes de transporte elaborados por las municipalidades, estableciendo una armonía entre las necesidades nacionales y de los gobiernos locales en materia de concesiones, que permita que el sistema de transporte público de pasajeros funcione coherentemente, sin contradicciones, manteniendo el equilibrio entre oferta y demanda.

Para tal efecto, el MTI establecerá una coordinación con las municipalidades de cada departamento, o entre las municipalidades de varios departamentos, o con aquellas municipalidades por donde surcan las rutas troncales o principales.

Envío de Información

Artículo 201.-Las municipalidades enviarán trimestralmente al MTI la información estadística sobre la cantidad de concesionarios, certificados de operación por cada modalidad intramunicipal, con el objetivo de actualizar la base de datos que alimentará las actualizaciones o elaboración de posteriores planes nacionales de transporte.

CAPÍTULO XXVII - CERTIFICADOS DE OPERACIÓN

El Certificado de Operación

Artículo 202.-Es un documento único, de portación obligatoria para demostrar la calidad de concesionario y de unidad autorizada para prestar el servicio en la modalidad y clasificación correspondiente.

Requisitos

Artículo 203.-El certificado de operación para el servicio de transporte público de pasajeros, se otorgará a todo aquel que cumpla con lo siguiente:

- a) Ser Concesionario de Ruta o Línea de transporte público de pasajeros en general, mediante resolución de la DGTT o las municipalidades.
- b) Estar inscrito en el Registro Nacional de Concesiones, y en la Base de Datos que para tal efecto tendrá la DGTT o las municipalidades.
- c) Cumpla con la documentación requerida para tal fin.

Artículo 204.- Los Permisos de Operación que otorgue el MTI o las Municipalidades, deberán contener:

1. Nombre y domicilio del concesionario
2. Modalidad, clasificación y condiciones generales de operación
3. Descripción de la ruta donde va a prestar el servicio
4. Descripción técnica y mecánica del vehículo
5. Numeración del permiso
6. Duración de la concesión
7. Itinerario y firma del funcionario autorizado

Reposición

Artículo 205.-Ante el vencimiento, pérdida o deterioro del Certificado de Operación, el concesionario solicitará a la DGTT o las municipalidades se le reponga o renueve, previo pago del arancel correspondiente y de haber cumplido con los requisitos establecidos en la Ley y este reglamento.

Permisos Especiales Provisionales

Artículo 206.-Cuando el transportista no pueda completar los requisitos exigidos para la renovación de su certificado anual de operación por razones ajenas a su voluntad, por trámites pendientes en otras instituciones, o ya sea por encontrarse en proceso una sentencia de un órgano judicial, la autoridad competente después de valorar la continuidad de la operación del servicios, sin afectar la seguridad de la transportación, podrá emitir un permiso especial provisional, previa cancelación de su arancel.

Contrato de Servicios

Artículo 207.-Para la autorización o renovación de Certificados de Operación del transporte especial, sea escolar o recorridos de personal, el solicitante deberá acompañar copia certificada notarialmente, del contrato de prestación de servicios del transporte, el que debe incluir la ruta o recorrido, número de paradas, horario y cantidad de estudiantes a transportar.

Cuando se trate de transporte de personal, y no sean vehículos deberá acompañar documentos de razón social de la empresa, cantidad de trabajadores o empleados

Registro

Artículo 208.-El MTI a través de la Dirección General de Transporte Terrestre llevará un registro de los Permisos de Rutas que se hayan otorgado, los Permisos de Operación de cada uno de los vehículos que prestan el servicio y de los certificados de pesos y dimensiones autorizados.

CAPÍTULO XXXII - SANCIONES

Artículo 228.-Cuando las autoridades o los inspectores consideren que el conductor del vehículo autorizado, ha violentado la Ley # 524 y el presente reglamento, y que es merecedor de algunas de las sanciones, podrán requisar el certificado de operación, el carné del conductor y citar al infractor a las oficinas correspondientes para aplicar la multa o iniciar el proceso de administrativo de cancelación de la concesión, si fuese un caso grave y reincidente.

Infracciones

Artículo 229.-Las infracciones a las disposiciones contenidas en la Ley # 524 y el presente Reglamento, serán sancionadas por el MTI o los Municipios, de acuerdo con las disposiciones siguientes:

I.- Faltas leves:

Serán multados con cien a doscientos córdobas, los concesionarios que incurran en lo siguiente

1. Irrespeto a los usuarios, por sí, o por sus empleados.
2. Prestar el servicio con documentos vencidos
3. No portar en el vehículo el valor de la tarifa en lugar visible
4. Circular con las puertas abiertas.
5. No entregar los boletos a los pasajeros.
6. No portar el certificado de pesos y dimensiones
7. No portar el certificado de control de emisiones vigente
8. Por alteración de cualquiera de los documentos mencionados en el arto. 21.
9. No usar el uniforme, andar sucio y con falta de higiene
10. No hacer uso de las terminales y bahías autorizadas

II.- Faltas graves:

Serán multados de doscientos a trescientos córdobas, los concesionarios que incurran en lo siguiente:

1. Prestar el servicio en una modalidad que no está autorizada en la concesión y el certificado de operación.
2. Transitar fuera de la ruta establecida
3. Exceso de pasajeros
4. Exceso de carga
5. Alteración de los permisos o certificados de operación
6. Transportar materiales tóxicos o explosivos
7. Mal estado mecánico de la unidad (carrocería, sistema de frenos, dirección y alumbrado en mal estado o averías) que el inspector considere que representan peligro directo para el pasajero

8. Falsificación del Informe Estadístico de Ejecución de Operaciones, o resumen semanal de las Hojas de Despacho.

9. Cobrar tarifas superiores o inferiores a las autorizadas por el MTI o los municipios.

10. Obstaculización de la vía en lugares que afectan la seguridad de peatones y de personas que viajen en vehículos particulares, así como de los usuarios que viajan en unidades del transporte público.

11. Irrespeto a los inspectores y personal del MTI o de las alcaldías.

En los casos de reincidencia de faltas graves, además de duplicar la multa, se sancionará dichas infracciones con la suspensión temporal del Certificado de Operación de la unidad infractora por un período máximo de 3 meses dentro de los cuales no podrá operar ni prestar el servicio.

III.- Faltas muy graves

1. Causar un accidente de tránsito, sin perjuicio de las responsabilidades penales

2. Violaciones al contrato de concesión

3. Ser reincidente de dos o más faltas graves

4. Abandono injustificado del servicio.

5. Que el conductor de la unidad de transporte maneje en estado de ebriedad o aliento alcohólico.

La reincidencia de faltas muy graves en el periodo de un año da lugar a la cancelación de la concesión.

Pago de multas

Artículo 230.- El monto de las multas fijados en el artículo anterior se realizará a más tardar 30 días después que fueron impuestas, serán depositadas en las cuentas de la Tesorería General de la Republica (TGR) si se trata de rutas intermunicipales o transporte de carga pesada, y en las cuentas del tesoro municipal si se trata de transporte intramunicipal.

Record de infracciones

Artículo 231.- Todo concesionario llevara un record de las infracciones cometidas, las que serán evaluadas al momento de renovación o enajenación de la concesión.

Boletas

Artículo 232.- Están facultados para levantar boletas o documentos de infracción los inspectores del MTI y de los municipios debidamente identificados. Dichas Boletas o documentos de infracción deberán de ser enviados a las dependencias departamentales del MTI y a la dependencia del municipio que corresponda, para que se apliquen las sanciones descritas en el presente artículo.

Reincidencia

Artículo 233.- En caso de reincidencia, el MTI o los municipios impondrán una multa equivalente al doble de las cuantías señaladas en el artículo 229.

Denuncias

Artículo 234.-El pasajero o usuario en el caso de que haya sufrido en lo personal, o haya sido testigo de algunas de las infracciones señalada en el artículo anterior podrán presentar denuncia por escrito ante la DGTT o las delegaciones departamentales del MTI, o en las oficinas encargadas de controlar el transporte intra municipal, describiendo los hechos denunciados, la fecha y la hora en que sucedieron, la unidad que se está denunciado y el tipo de infracción que se cometió.

Oficina de Quejas

Artículo 235.-El MTI y las municipalidades deberán organizar una oficina en donde las personas denuncien por escrito el mal servicio en el transporte de pasajeros. De la misma forma, esta oficina servirá para recepcionar quejas o denuncias de transportistas sobre la indisciplina operativa de otros transportistas

Procedimiento Para Sanciones

Artículo 236.-Ante cualquier denuncia o queja, la autoridad competente citara al supuesto infractor, dentro de los tres días siguientes de recibida la denuncia. Si no asiste a la primera citación, se notificará una segunda y última cita. Si no asiste a esta última cita, se mandará a paralizar las operaciones de la unidad del concesionario rebelde.

Si asiste a la cita, se le dará a conocer la denuncia que existe, y ejercerá su derecho a la defensa. Si es necesario se abrirá a pruebas por el termino de ocho días, después de los cuales la autoridad administrativa dictará la resolución correspondiente. El afectado podrá utilizar los recursos administrativos mencionados en los Artos 80 y 90 de la Ley # 524.

Las sanciones pueden ser:

1. Amonestación por escrito, con copia al expediente de concesionario.
2. Multa.
3. Suspensión de las operaciones por espacio de uno a tres meses.
4. cancelación de la concesión, en los casos de faltas muy graves o reincidencias muy graves.

TÍTULO XI - CAPÍTULO XXXIII - DISPOSICIONES FINALES

Servicio Ilegal

Artículo 238.-Las personas naturales o jurídicas que no sean concesionarios y no tengan un certificado de operación, no podrán prestar el servicio público de pasajeros, de conformidad con los artos 3 y 88 de la Ley # 524, y estarán sujetas a la retención de los vehículos, los cuales serán enviados y retenidos en los servicios de depósito municipales, hasta el pago de la multa establecida en el arto 26, numeral 49, de la Ley # 431.

Las personas reincidentes en esta abierta violación a la Ley # 524, además de retenerles el vehículo y aplicarles la multa correspondiente serán procesadas penalmente por cometer el delito de desacato a la autoridad, de conformidad con el numeral cinco del arto 347 Pn.

Normativas Técnica Municipal

Artículo 241.-Los gobiernos municipales, en el marco de la autonomía municipal, y en cumplimiento a lo ordenado en la ley, dictarán en un plazo de seis meses las siguientes normativas:

1. Sobre la escala de valores de los taxímetros
2. Sobre los requerimientos o condiciones mínimas de capacidad y funcionamiento del tipo de vehículo en el transporte de pasajeros intramunicipal, carga liviana y comercial, transporte escolar y especial.
3. Para evitar la concentración monopólica de concesiones del transporte en una misma persona.
4. Sobre el control y supervisión de las empresas especializadas que realizan inspecciones técnicas y control de los vehículos que prestan el servicio de transporte publico terrestre, en cualquiera de sus modalidades.
5. Sobre la calidad de prestación y ordenamiento de los servicios brindados por taxis.

Plazo de Suscripción

Artículo 242.- El plazo final para la suscripción de los Contratos de Concesión entre los concesionarios reconocidos por la Ley # 524 será el 30 de Noviembre del 2005.

CAPÍTULO XXXI - DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

Plazo de Capacitación

Artículo 243.- A partir de la vigencia de este Reglamento, los conductores tendrán un plazo de dieciocho meses para cursar el programa de educación mínimo y obligatorio en las Escuelas de Capacitación debidamente autorizadas por el MTI, y gozar del derecho de autorización para conducir las unidades de transporte respectivas.

Plazo Para Elaboración

Artículo 245.-El MTI, en conjunto con las municipalidades, deberán realizar los estudios del primer plan nacional de transporte dentro de los treinta y seis meses posteriores a la entrada en vigencia del presente reglamento.

un plazo de un mes, para realizar los trámites de nacionalización.

Plazos

Artículo 247.-Podrán acogerse al beneficio del arto 91 de la ley 524 únicamente aquellos transportistas que el momento de emitirse el Decreto 52-2001 estaban operando como tales, lo que se comprobara con los permisos provisionales o temporales.

3.2.5. Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito Ley N0. 431

En el capítulo I de la Ley 431 literalmente dicen en el **Artículo 1** Objeto de la Ley La presente Ley tiene por objeto, establecer los requisitos y procedimientos para normar el régimen de circulación vehicular en el territorio nacional, con relación a las Autoridades de Tránsito, los vehículos de transporte en general, el Registro Público de la Propiedad Vehicular, la Educación y Seguridad Vial, la protección del medio ambiente, los seguros obligatorios, así como el otorgamiento y renovación del derecho de matrícula vehicular. También establece otras disposiciones de carácter normativo, dirigidas a fortalecer la protección y seguridad ciudadana, tales como el valor de las infracciones de tránsito, la regulación del tránsito peatonal, vehicular y los semovientes.

3.2.6. Ley de Municipios. LEY DE MUNICIPIOS N°. 40, Aprobada el 2 de Julio de 1988 Publicado en La Gaceta, Diario Oficial N°. 155 de 17 de Agosto de 1988

Arto. 3.-Los municipios son Personas Jurídicas de Derecho Público, con plena capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones.

1) Población territorialmente diferenciada.

2) Capacidad de generar recursos suficientes para atender los actos de gobierno y administración y para incrementar y mejorar los servicios públicos.

Art. 7. El Gobierno Municipal tendrá, entre otras, las competencias siguientes:

a) Desarrollar el transporte y las vías de comunicación;

b) Impulsar, regular y controlar el servicio de transporte colectivo intra municipal, urbano, rural, así como administrar las terminales de transporte terrestre inter urbano, en coordinación con el ente nacional correspondiente. En consecuencia, le corresponde dictar las tarifas del transporte colectivo intra municipal

d) Diseñar y planificar la señalización de las vías urbanas y rurales

Art. 9. En el ejercicio de su competencia, los Municipios podrán:

b) Celebrar contratos u otorgar concesiones previa licitación con personas naturales o jurídicas, de carácter privado, para la ejecución de funciones o administración de establecimientos o bienes que posea a cualquier título, sin menoscabo de ejercer sus facultades normativas y de control.

3.2.7. Ley de Disposiciones de Bienes del Estado y entes Reguladores de los Servicios Públicos LEY No. 169, Aprobada el 2 de Diciembre de 1993.

Artículo 3.-La dirección, normación, regulación, planificación, supervisión, de los servicios públicos como energía, petróleo, agua potable, telecomunicaciones, correos, puertos, aeropuertos, aduanas, transporte, carreteras, caminos, deportes, cultura, medios de comunicación y almacenamiento de granos básicos, serán funciones indeclinables e indelegables del Estado. Se creará por ley un ente regulador para cada uno de los servicios públicos objetos del párrafo anterior, de acuerdo a iniciativa que envíe el Presidente de la República.

Artículo 4.-Cualquier disposición que incorpore a particulares en la operación o ampliación de los servicios públicos mencionados, así como la adjudicación de activos en las concesiones para explotación de los recursos naturales, deberá hacerse de acuerdo a las

disposiciones de la Ley creadora del ente regulador respectiva y del régimen legal especial que hubiere sobre esa área de servicio público o recurso natural.

**3.2.8. Ley No. 28. Ley de Autonomías - Aprobada el 29 de Julio de 2016
Publicada en La Gaceta No. 155 del 18 de Agosto de 2016**

Artículo: 8. Atribuciones de las Regiones Autónomas.

Las Regiones Autónomas establecidas por el presente Estatuto son Personas Jurídicas de Derecho Público que siguen en lo que corresponde, a políticas, planes y orientaciones nacionales. Tienen a través de sus órganos administrativos las siguientes atribuciones generales:

- 1) Participar efectivamente en la elaboración y ejecución de los planes y programas de desarrollo nacional en su región, a fin de armonizarlos con los intereses de las Comunidades de la Costa Caribe.
- 3) Impulsar los proyectos económicos, sociales y culturales propios.

IV. PREGUNTAS DIRECTRICES

- 4.2. ¿Cómo se da el cumplimiento del marco jurídico legal en la entrega de concesiones del transporte selectivo en Bluefields?
- 4.3. ¿Cuál es la idoneidad de criterios bajos los cuales funciona el transporte selectivo en relación de la entrega de concesiones en Bluefields?
- 4.4. ¿Cuáles son los estados de opinión sobre soluciones y alternativas que resuman una propuesta para la entrega de concesiones del transporte selectivo en Bluefields?

V. DISEÑO METODOLÓGICO

5.1. Área de Estudio.

El estudio de la situación jurídica en la entrega de concesiones del transporte selectivo, se realizó en la ciudad de Bluefields, Región Autónoma Costa Caribe Sur, de Nicaragua.

5.2. Tipo de Estudio.

El tipo de investigación fue descriptivo, porque se presentaron las características de la situación jurídica del transporte selectivo en la entrega de concesiones en la ciudad de Bluefields. Es de corte transversal por que el instrumento de investigación se aplicó una sola vez a las personas que conformaron la muestra seleccionada.

5.3. Enfoque de la investigación.

El enfoque de esta investigación es cualitativo, porque se realizó un estudio que permitió hacer una descripción, detallada de las características relacionadas con la situación jurídica en la entrega de concesiones del transporte selectivo.

5.4. Población.

Para el presente estudio la población fue de 487 personas, que consiste en: el jefe de la Policía de Tránsito, director del departamento de transporte de la Alcaldía, delegada del

MTI, presidente de la comisión de transporte e infraestructura del consejo regional y 483 personas dueñas de líneas de taxis.

5.5. Cálculo de la Muestra.

Para el cálculo del tamaño de la muestra se decidió que el margen de error muestral esperado es del 5% lo que corresponde al error muestral de 0.05 y el nivel de confianza es de del 95%. Para definir estos cálculos se utilizó la tabla estadística para cálculo del error muestral y confianza..

Para calcular la muestra de la población se usó la fórmula siguiente:

$$n = \frac{Z^2 \times p \times q \times N}{N \times e^2 + Z^2 \times p \times q}$$

Descripción de los datos de la fórmula:

- N = Total de la población (487)
- Z = 1.96 (para el nivel de confianza del 95%)
- e = 0.05 (para un error muestral del 5%)
- p = probabilidad a favor (en este caso 5% = 0.05)
- q = probabilidad en contra 1 – p (en este caso 1- 0.05 = 0.95)

$$n = \frac{(1.96)^2 \times (0.05) \times (1 - 0.05) \times (487)}{(487) \times (0.05)^2 + (1.96)^2 \times (0.05) \times (1 - 0.05)} = 62.48$$

Redondeando

$$n = 63$$

5.6. Tamaño de la Muestra.

El tamaño de la muestra para este estudio fue de 63 personas equivalente al 12.9% del total de la población. La muestra estuvo compuesta de la siguiente forma: 54 concesionarios, 5 presidentes de cooperativas de transporte y 4 delegados de instituciones relacionadas al transporte selectivo.

5.7. Tipo de muestra.

El método de muestreo fue probabilístico, aleatorio simple, porque se seleccionaron al azar a las personas en calidad de dueños de concesiones de taxis para aplicarles la cantidad de 54 encuestas.

En cuanto a las entrevistas se aplicaron nueve (9), éstas fueron de manera discrecional porque se consideraron elementos claves para el estudio.

5.8. Técnicas e instrumentos de recopilación de información.

Los instrumentos que se utilizaron para la recopilación de la información fueron guías de entrevistas y encuestas.

Los encuestados fueron seleccionado al azar, utilizando la siguiente técnica:

Nos dirigimos al lugar donde se realizaron las inspecciones mecánicas, costado sur del Parque Reyes, de igual manera visitamos varios lugares donde prestan servicios de lava carros, además, nos ubicamos en la esquina conocida como Radio Zelaya , para aplicar las encuestas; consultando al conductor si era el dueño de la concesión, en los casos positivos entrevistábamos de inmediato, en caso contrario le preguntábamos el nombre del dueño de la concesión y su dirección con el objetivo de ir realizarle la entrevista a su casa.

5.9. Fuentes de la Información

Las fuentes de información utilizadas en este trabajo investigativo fueron primarias y secundarias.:

Las **fuentes primarias:** fueron las personas en calidad de concesionarios de taxi, responsable de la Policía de Tránsito y director de transporte de la alcaldía.

Fuentes de **información secundaria:** se consultaron libros y leyes relacionadas con la entrega de concesiones del transporte selectivo.

5.10. Variables

Las variables para este tema de estudio son:

- a. Cumplimiento del marco jurídico para la entrega de concesiones.
- b. Cantidad de concesiones (483)
- c. Idoneidad de criterios

5.11. Criterios de inclusión.

Se incluyeron a todos los concesionarios de transporte selectivo de la ciudad de Bluefields.

5.12. Criterios de exclusión

Se excluyen de este estudio a todos los dueños de vehículos que no tienen una concesión de transporte selectivo o sea no son concesionarios de transporte selectivo.

5.13. Procesamiento de datos.

El procesamiento de los datos se utilizó el programa computarizado Microsoft Word y Excel. Para ello se elaboró una tabla en una hoja de Microsoft Excel donde se agruparon las respuestas de las encuestas, obteniendo el total de respuestas por preguntas y a través de una fórmula se obtuvo el porcentaje de cada respuesta, esto permitió realizar el análisis y elaborar las gráficas que representan los resultados de cada pregunta. Luego fue transcrito a Microsoft Word.

Las respuestas de las entrevistas se realizaron en Microsoft Word, se redactaron agrupando las respuestas similares para formular ideas que permitieron generar conclusiones sobre la pregunta planteada.

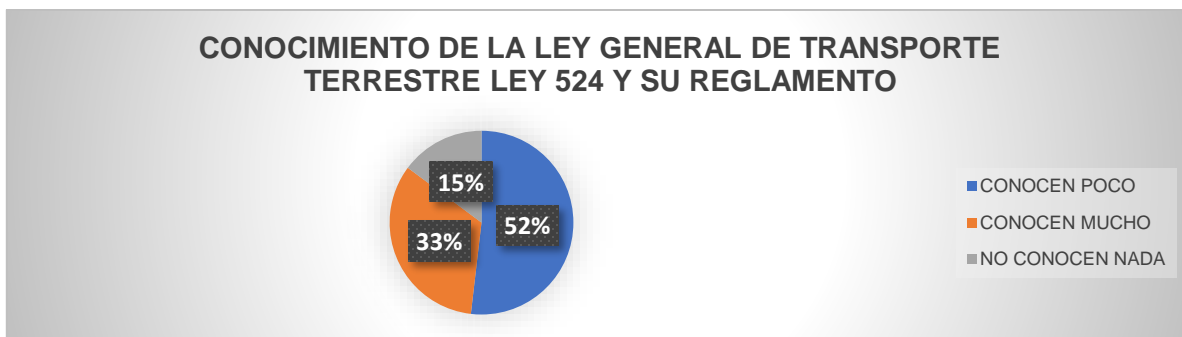
VI. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En este capítulo se hace el análisis e interpretación de los datos recopilados mediante el manejo de encuestas a cincuenta y cuatro concesionarios del transporte selectivo de la ciudad de Bluefields, así como entrevistas a profundidad a cinco presidentes de cooperativas del sector taxi y cuatro responsables de instituciones del estado encargados de aplicar las leyes relacionadas al sector transporte terrestre. Simultáneamente se realizó una exhaustiva revisión documental de leyes, reglamentos, ordenanzas, bandos, circulares y otros de interés, para precisar y obtener el logro de los objetivos propuestos.

6.1. Encuestas a concesionarios.

Al aplicar la encuesta a cincuenta y cuatro concesionarios del transporte selectivo del casco urbano de la ciudad de Bluefields, se obtuvieron los siguientes resultados:

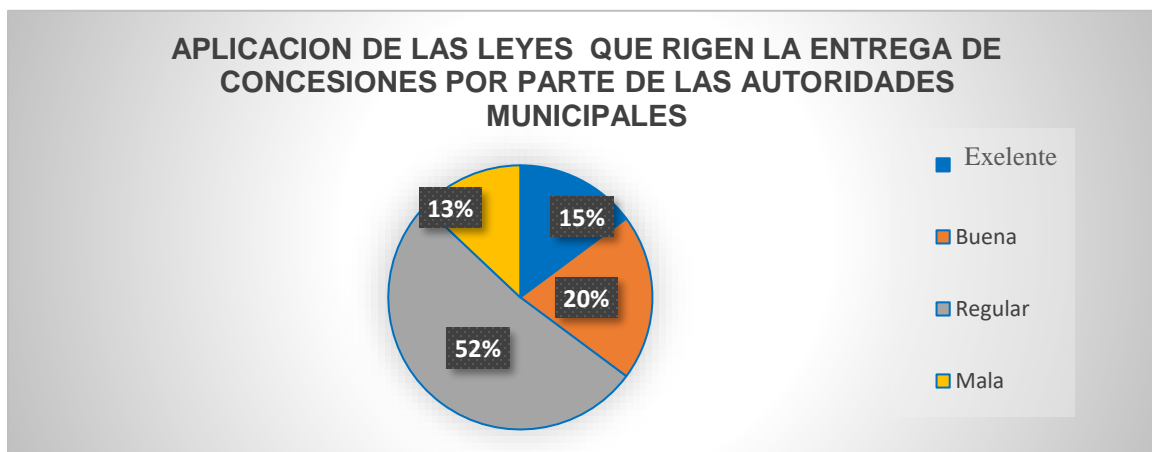
Gráfica No -1



Al preguntarles que tanto conocían sobre la Ley General de Transporte Terrestre ley 524 y su Reglamento Decreto Numero 42- 2005. Dijeron veintiocho que conocían poco sobre esta ley, para un total de 52 %, como también dieciocho dijeron que conocían mucho de esta ley para un total de 33 % y que ocho no conocían nada de la ley para un total de 15%.

Podemos ver que la mayoría de los concesionarios conocen poco de la ley, lo que conlleva a dificultad de exigir sus derechos. Como también el estricto cumplimiento de esta en los requisitos y procedimientos administrativos para la obtención, renovación y cancelación de las concesiones. Los que conocen mucho se refieren a que conocen el nombre de las leyes y algunos artículos, sin embargo, se pudo percibir que no tienen dominio total de esta ley, siendo los presidentes de las cooperativas quienes tienen mayor dominio de esta.

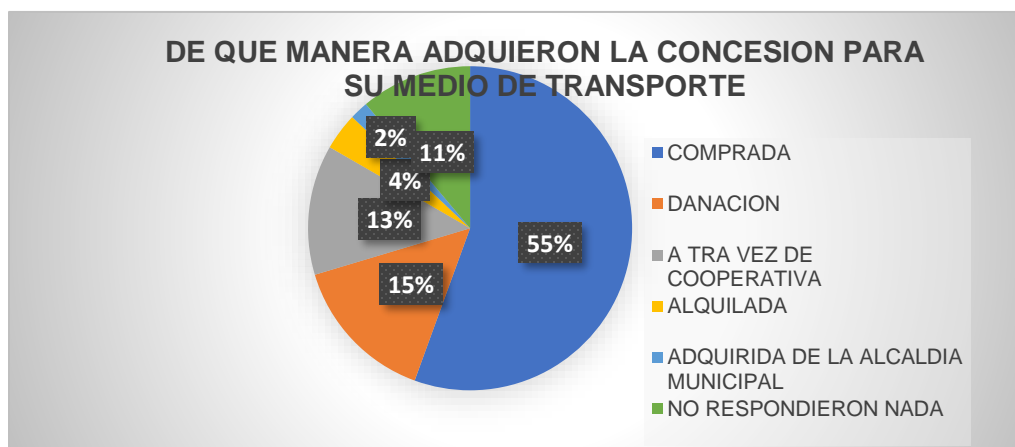
Gráfica No. 2



En la pregunta acerca de la aplicación de las leyes que rigen la entrega de concesiones de parte de las autoridades municipales que son La Ley de Transporte Terrestre 524 y su Reglamento Decreto Numero 42- 2005. Dijeron veintiocho que era Regular para un total 52%. La mayoría de los encuestados señalaron que la aplicación de la ley era regular porque la municipalidad la aplican en algunos aspectos y en otros ámbitos no. Se refieren a que efectúan la aplicación de impuestos y tramites que la municipalidad impone para la legalización cuando se hace cambio de dueño de la concesión y también en el control de inspección mecánica, así mismo once dijeron que era Buena para un total de 20 %, es porque una vez vencido el término que dan para las inspecciones mecánicas, los inspectores inician a realizar un control a todos los dueños del transporte. Ocho personas dijeron que era Excelente para un total de 15% y siete dijeron que era Mala para un total 13% porque según ellos no aplican la ley a como debe ser porque hay favoritismo para ciertos concesionarios.

Al valorar la respuesta que dan la generalidad de concesionarios, los presidentes de las cooperativas, y funcionarios nos damos cuenta que su apreciación coincide en la no aplicación de las leyes relacionadas a la entrega de concesiones porque los concesionarios refieren que para la obtención y legalización de una concesión solo deben pagar la tarifa arancelaria y los presidentes en su mayoría refieren que no la cumplen porque no se apegan a la ley 524 en el Arto.49 que especifica el proceso para entregar las concesiones y no debe hacerse por favoritismo a quien ellos consideran.

Gráfica No. 3



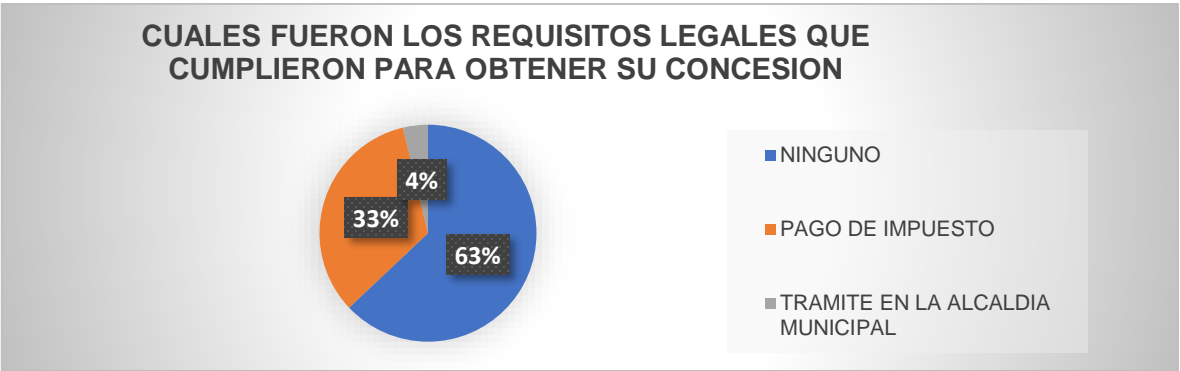
Al preguntarles de qué manera adquirieron su concesión para su medio de transporte: treinta personas dijeron que fue comprada para un total de 55% por ciento, ocho dijeron que la obtuvieron a través de donación, para un total de 15%, siete dijeron que a través de cooperativa para un total de 13% por ciento, dos dijeron que la tienen alquilada para un total del 4% por ciento, uno dijo que la adquirió de la alcaldía municipal para un total 2% y seis no respondieron nada para un total de 11% por ciento.

En su mayoría obtuvieron su concesión a través de la compra venta, y luego le siguen otras formas que son, donación, alquilada y por medio de las cooperativas, adquirida directamente de la alcaldía municipal, pero ninguno menciona que hayan hecho el procedimiento de licitación pública tal como establece la ley 524 en su Arto. 49.

La ley 524 en el artículo 48 menciona que las concesiones pueden ser: gravable, transferible, enajenable y heredable. Por su parte el artículo 187 del reglamento, dice que se prohíbe el alquiler de concesiones pero podrán transferirse por venta, cesión, donación o ejecución judicial.

De esto podemos deducir que el cuatro por ciento que la tiene alquilada hacen caso omiso de esta prohibición.

Gráfica No. 4



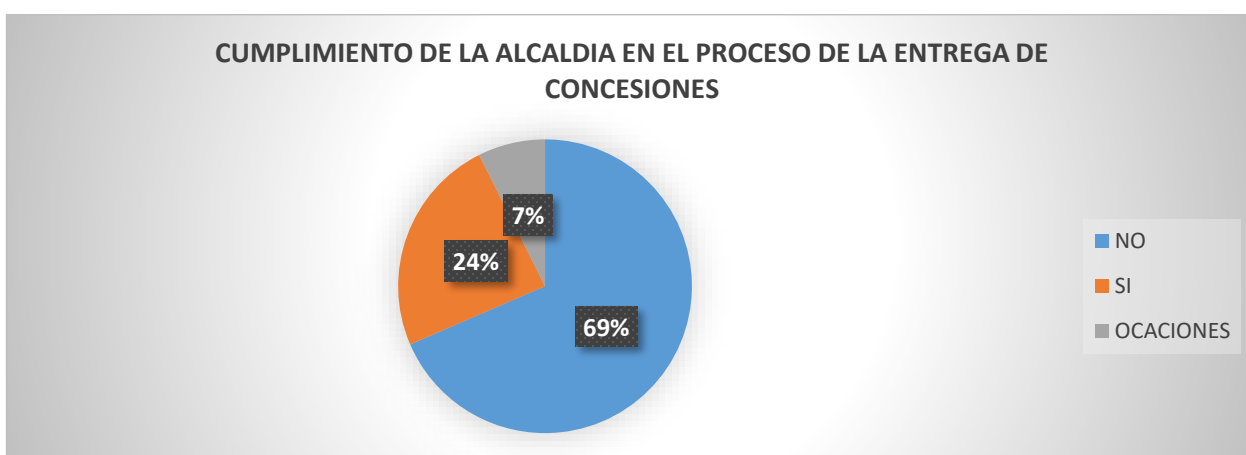
Cuando se les interrogó acerca de cuáles fueron los requisitos legales que cumplieron para obtener su concesión treinta y cuatro dijeron que ninguno para un total de 63% por ciento, dieciocho dijeron que por pago de impuesto para un total de 33% por ciento y dos dijeron que fueron tramitados en la Alcaldía Municipal para un total de 4 % por ciento del

cumpliendo con los tramites que dice la Ley 524 y su reglamento para ser legalizados como concesionarios.

Ellos consideran que no cumplen ningún requisito legal para la obtención de la concesión porque la consigue quien tiene el dinero para comprarla y es posterior a obtenerla es que hacen los trámites en la alcaldía para legalizarla donde se exige como requisito principal el pago de impuestos y luego los otros requisitos son agilizados sin mayor dificultad.

El incumplimiento es en cuanto a los requisitos legales que deberían de cumplir si adquirieran su concesión directamente de la alcaldía, pero la adquirieron a través de otra modalidad por lo que únicamente tuvieron que cumplir con legalizar la transferencia de la concesión para hacer el cambio del titular.

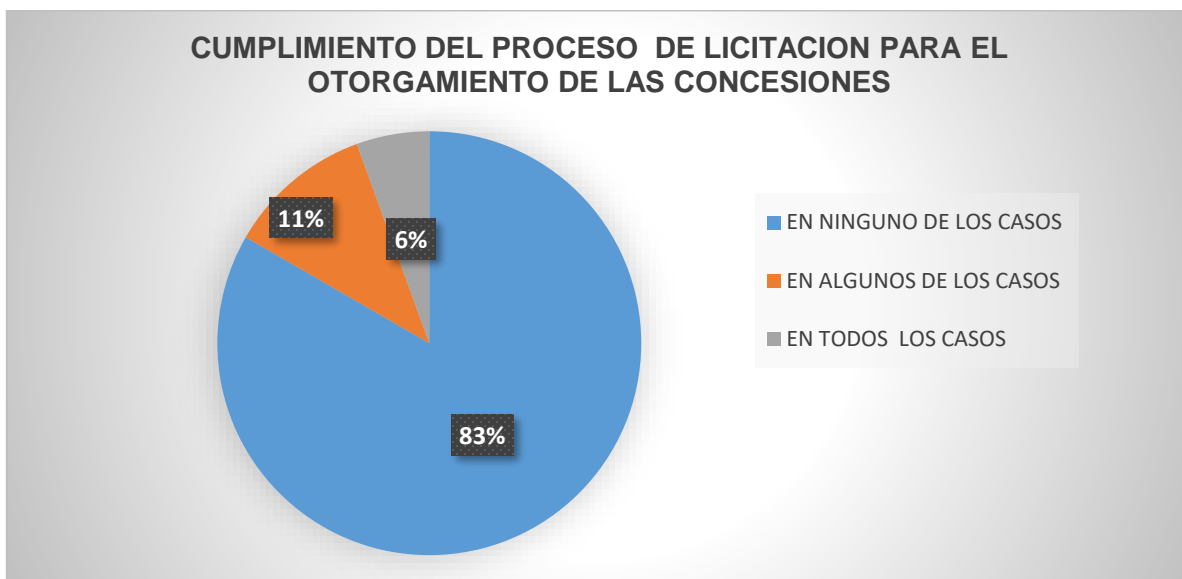
Gráfica No. 5



Cuando se les pregunto que si se cumple con lo establecido en la ley 524 en cuanto a la entrega de concesiones por parte de la municipalidad: treinta y siete dijeron que no, para un total de 68% por ciento, trece dijeron que si para un total de 24% por ciento y cuatro dijeron que en ocasiones para un total de 7% por ciento.

Determinamos que Concesionarios, presidentes de cooperativas y funcionarios coinciden en el no cumplimiento del proceso de entrega de concesión que establece la ley 524.

Gráfica No.6



Al preguntarle a los concesionarios si la Alcaldía Municipal de Bluefields cumple con el proceso legal de licitación para el otorgamiento de las concesiones cuarenta y cinco dijeron que en ninguno de los casos para un total de 83%, tres dijeron que en todos los casos para un total de 6% por ciento y seis dijeron que, en alguno de los casos, para un total de 11% por ciento.

Cuando refieren que en ninguno de los casos es porque desde las primeras entregas de concesiones por parte de la alcaldía no se hicieron a través de licitación pública; se entregaban libremente a personas individuales sin pedir tantos requisitos, luego estos formaban cooperativas de transporte, pero las concesiones siguieron en poder de los particulares sin pasar a manos de la cooperativa. Actualmente tampoco han hecho licitación pública.

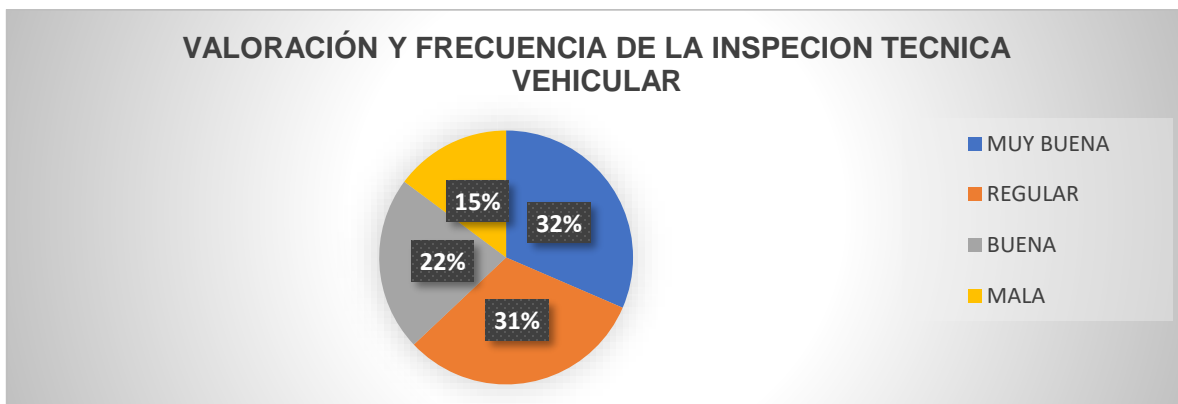
Gráfica No.7



En la pregunta relacionada a las obligaciones que tenían que cumplir para mantener su concesión treinta y cuatro dijeron que pagando los impuestos para un total de 62% por ciento, siete dijeron que pagando los impuestos y respetando las Leyes de tránsito para un total de 13 por ciento, dos dijeron que pagando los impuestos y ofreciendo un buen servicio para un total de 3% por ciento, ocho dijeron que pagando impuesto y manteniendo en buen estado mecánico del vehículo para un 15% por ciento, uno dijo que cumpliendo con normas técnicas para un total de 2% por ciento, uno dijo que manteniendo la unidad en buenas condiciones para un total de 2% y uno para un total de 2% dijo no cobrar más de lo estipulado por la Ley, ni transportar químicos.

En su mayoría piensan que pagar los impuestos es la única obligación que tienen que cumplir para mantener su concesión olvidándose de las otras obligaciones que precisa la Ley 524 en su Arto. 59. Necesitando mayores conocimientos de lo que señala esta ley.

Gráfica No. 8



Al preguntarles cada cuanto tiempo se realizaba la inspección técnica vehicular el cien por ciento de encuestados dijeron que se realiza cada seis meses.

La municipalidad cumple con la frecuencia de la inspección a como lo establece el reglamento de ley 524 en su artículo número 13 que dice que este chequeo técnico de los vehículos se realiza por lo menos cada seis meses o cuando lo juzgue conveniente.

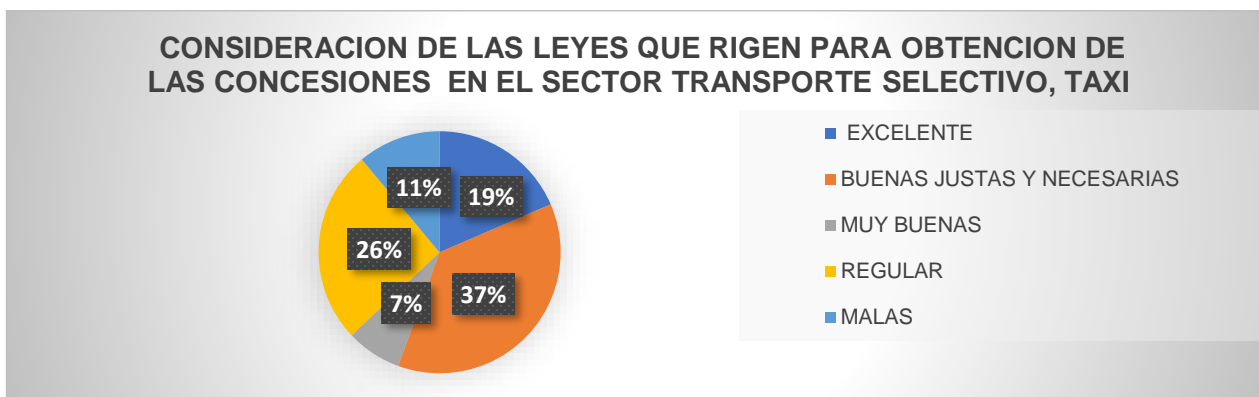
En cuanto a la calidad de esta diecisiete dijeron muy buena para un total de 32% por ciento, diecisiete dijeron, regular para un total 31% por ciento, doce dijeron buena para un total de 22% por ciento y ocho dijeron mala, para un total de 15% por ciento.

En su mayoría los concesionarios evalúan como muy buena la inspección mecánica a diferencia de los presidentes de cooperativas y funcionarios que la valoran como regular debido a que no hay un lugar especializado que preste las condiciones necesarias para realizar investigación de las condiciones físicas y mecánicas de los vehículos. En su totalidad refieren la gran importancia de la inspección técnica para el funcionamiento del servicio que debe prestar el concesionario con su vehículo en excelentes condiciones. Por tal razón consideramos que, aunque la mayoría valora como buena la calidad de la inspección técnica vehicular esta se debe mejorar y sacar de circulación a unidades de taxi que no andan en perfecto estado y de esta manera optimizar el servicio del transporte selectivo.

6.2. Criterios de funcionamiento del transporte selectivo

Con estas encuestas se pretende evaluar la idoneidad de criterios bajo las cuales funciona el transporte selectivo en relación con la entrega de concesiones en Bluefields.

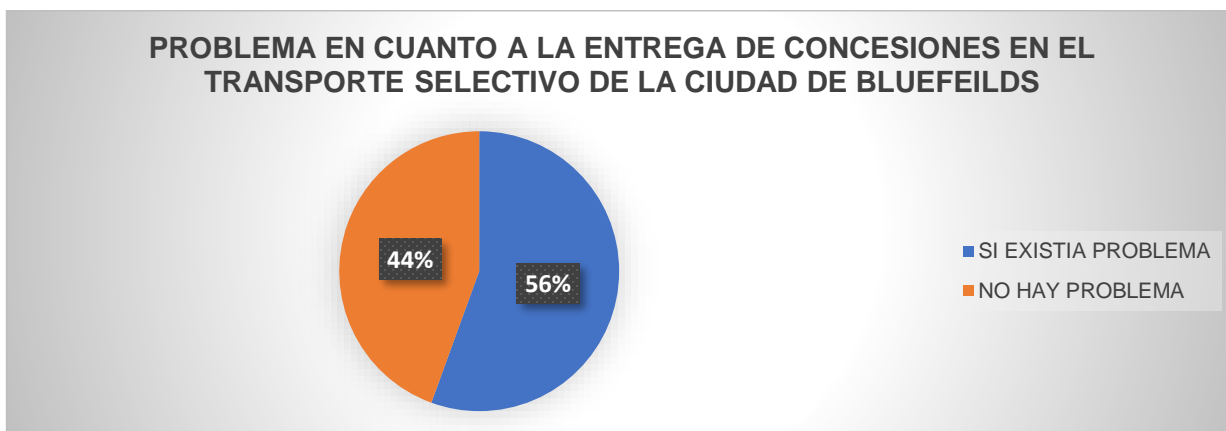
Gráfica No. 9



Al preguntarle a los concesionarios, su consideración de las leyes que rigen para la obtención de concesiones en el sector transporte selectivo, taxi. Diez concesionarios refieren que son excelente, porque son necesarias e indispensable para el cumplimiento de la obtención de la concesión, pero que no la aplican debidamente, para un total de 19%, veinte concesionarios manifestaron que son buenas justas y necesarias para poder obtener una concesión, pero que no la hacen cumplir, para un total de 37%, cuatro de las personas encuestada expresaron que son muy buenas porque garantizan seguridad al usuario, buen trato, pero el área de la alcaldía no la aplica eficazmente, para un total de 7%, catorce de las personas encuestadas, dijeron que era regular para tener un control que son exigentes y necesarias para su aplicación, pero que hay preferencia por razones políticas y que debido a eso no se aplica eficazmente., para un total de 26%, seis de las personas encuestas dijeron que eran malas, porque no son justas, son estricta y exageradas, para un total de 11%

La consideración de la mayor parte de los concesionarios es que las leyes son justas buenas y necesarias para la regulación del transporte pero que estas no se cumplen a cabalidad ya que las personas que están a cargo de hacer la aplicación tal como debe de ser aplicada no lo hacen.

Gráfica No. 10



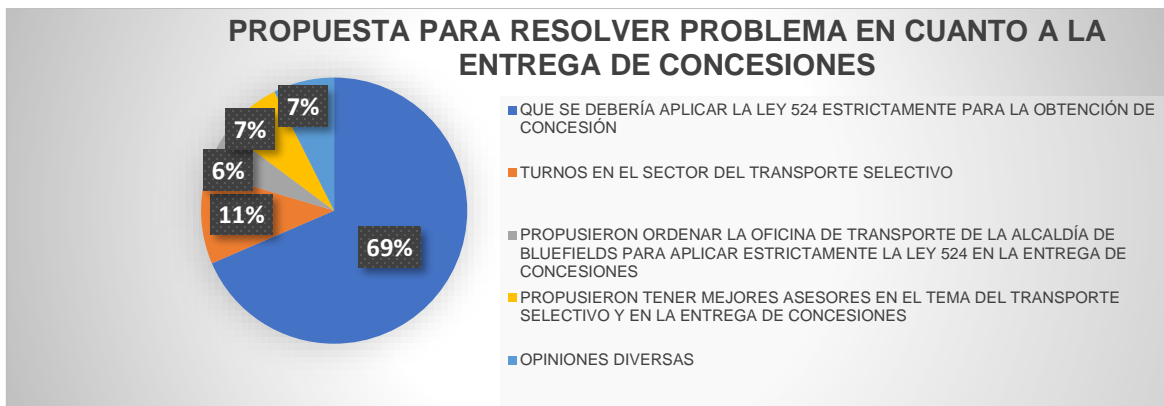
A la pregunta de que si existía algún tipo de problema en cuanto a la entrega de concesiones en el transporte selectivo en la ciudad de Bluefields, treinta para un total 56% por ciento de los encuestados respondieron que si existía problema porque las entregaban por acuerdos políticos, por amiguismo, por falta de organización en la oficina de transporte, que muchos requisitos para la obtención, porque no se hace estudio técnico que regule el transporte y que no hacen el proceso de licitación tal como lo expresa la Ley 524, y veinticuatro respondieron que no hay problema alguno en la entrega de las concesiones para un total de 44 por ciento.

La referencia que dan los concesionarios es que las autoridades de transporte no cumplen con la ley para hacer la entrega de concesiones porque según ellos lo hacen por favoritismo, por ser políticos y amiguismo. Dejando así por vista la ley y sin ser aplicada.

6.3. Estado de opinión de alternativas y soluciones en entrega de concesiones.

Se pretende obtener estado de opinión sobre soluciones y alternativas que resuman una propuesta para la entrega de concesiones del transporte selectivo en Bluefields.

Gráfica No. 11



Se les preguntó si ellos podrían dar una propuesta para resolver los problemas de transporte selectivo en cuanto a la entrega de concesiones y treinta y siete respondieron que debería aplicar La ley 524 estrictamente para la obtención de concesión, para un total de un 69% por ciento, seis de los entrevistados propusieron turnos en el sector del transporte selectivo para descongestionar el tráfico para un total de 11% por ciento, tres encuestados propusieron ordenar la oficina de transporte de la alcaldía de Bluefields para aplicar estrictamente la ley 524 en la entrega de concesiones para un total de 6% por ciento, cuatro encuestados propusieron tener mejores asesores en el tema del transporte selectivo y en la entrega de concesiones, para un total de 7% por ciento, cuatro más encuestados tuvieron opiniones diversas para un total de 7% por ciento, para un total de 100%.

6.4. Entrevistas a presidentes de cooperativas.

1- Al preguntársele de que si la municipalidad cumplía con lo establecido en la ley 524 en la **entrega de concesiones del transporte selectivo** en la ciudad de Bluefields.

Cuatro dijeron que no se cumplía y uno de los presidentes dijo que sí. Los primeros cuatro señalaron que:

a) Para la entrega de concesiones hay favoritismo, los funcionarios de la alcaldía, generalmente solo apoya a sus amigos, a sus familiares con la información y agilización en la entrega de la documentación.

b) Se ha incumplido con lo establecido en la ley 524, porque se han otorgado concesiones sin realizar el estudio técnico. La alcaldía debería de apegarse a la ley, porque la concesión es un derecho que el estado le da a la persona natural o jurídica a través de licitación pública en base a un estudio técnico, acorde al plan nacional de transporte y mientras no se realice ese proceso para determinar cuántas concesiones se necesitan o cuantas no, la alcaldía no tiene potestad de otorgar concesiones.

a) Se tiene que profundizar en el tema de la aplicación de la ley 524 con el objetivo de reordenar el transporte selectivo. La alcaldía asegura que ya no están otorgando concesiones de transporte selectivo, sin embargo, siguen entregando estas, a ciertos dueños de vehículos.

Al manifestar los cuatro presidentes de las cooperativas que no hay cumplimiento de la Ley 524 en cuanto a la entrega de concesiones, podemos determinar que hay una misma percepción con la población encuestada de concesionarios, del cual, un 68.52 % de ellos manifiestan que no cumplen con esta ley para entregar una concesión.

2- Con respecto a la afiliación en cooperativa, a dueños de taxi que no tuvieran concesiones.

Los presidentes de la cooperativa de transporte contestaron que la ley 499, no permite tener afiliados que no tengan concesión. Se les pregunto si tienen afiliados a dueños de concesiones que no tengan taxis, y dijeron que sí, porque algunos afiliados se les deterioró el vehículo y se quedaron con la concesión y hay otros casos que tienen vehículos sin concesión porque las han vendido y para seguir operando tienen que alquilar la concesión.

También en relación a lo que motiva a los afiliados para decidir ser concesionarios independientes sin pertenecer a ninguna cooperativa, los cinco presidentes contestaron, que los afiliados expresan que la cooperativa no les da ningún beneficio, que además pagan más al ser cooperados que ser independientes ya que la mensualidad de cada cooperativa es aproximadamente entre setenta y ochenta córdobas a parte del pago mensual en la alcaldía que es de cincuenta córdobas de impuesto. Al ser independiente solo pagan setenta y cinco córdobas de impuesto a la Alcaldía Municipal.

Los presidentes de cooperativas cuando se les entrevisto si existía algún problema en cuanto a la entrega de concesiones en el sector transporte selectivo de la ciudad de Bluefields, contestaron que sí, había problemas porque no aplicaban la ley 524 que rige la entrega de concesiones, también refirieron que no han realizado un buen estudio sobre la necesidad de transporte selectivo para la entrega de concesiones.

Por otro lado, señalaron que hay problemas en cuanto a aplicación de la normativa. La ley 524, expresa que, para poder prestar el servicio de transporte selectivo, tiene que ser en base una concesión, sin embargo, existen los taxistas ilegales que no tienen concesión y la misma alcaldía permite que presten su servicio a la población.

3- Aseveraciones de los presidentes de las cooperativas.

- a) Debe haber voluntad para la aplicación y cumplimiento de la ley 524.
- b) Que se haga urgentemente el estudio técnico de necesidad de transporte selectivo de acuerdo al plan nacional como lo establece la ley 524 para resolver los problemas del mismo en la ciudad de Bluefields.
- c) Que se entreguen las concesiones en base a lo establecido en la ley 524
- d) Establecer turnos para el ordenamiento del sector transporte selectivo
- e) La entrega de carnet a cadetes para crear una base de datos de conductores del sector transporte selectivo y así brindarle una mejor seguridad a la población.
- f) Hacer un mejor control a los ilegales de parte de la alcaldía
- g) Analizar el problema de la tarifa, ya que la ley establece que debe haber un taxímetro, en caso contrario, debe ser un acuerdo entre el usuario y el cadete.

6.5. Entrevistas a funcionarios del Estado

Se realizaron entrevistas al Jefe de Tránsito de la Policía Nacional, Delegada del M.T.I, Director de Transporte de la Alcaldía Municipal y el Presidente de la Comisión de Transporte del Consejo Regional.

El jefe de transito de la Policía Nacional de Bluefields, expresó que para obtener una concesión debe tener primero su vehículo y tenerlo en buen estado, ya que es el requisito

fundamental para la obtención de la concesión y brindar el servicio, porque ya que en caso contrario automáticamente desaparece la concesión.

Señala que no se está cumpliendo con el marco legal, porque uno de los delitos que incurren los concesionarios es que alquilan la concesión y esta es una de la practica incorrecta que hacen los dueños de vehículo confiando en la palabra de quien alquila la concesión ponen el vehículo a nombres del concesionario, y uno de los problemas que se pueden presentar es que el dueño del vehículo pueda quedarse sin su medio de transporte.

Al preguntarle de igual manera a la delegada del M.T.I, sobre el cumplimiento del marco jurídico en cuanto a la entrega de concesiones en la ciudad de Bluefields, nos respondió: que la ley dice que debería ser por licitación pública, pero no lo hacen conforme a como lo que establece la ley, lo hace la municipalidad en base a las solicitudes que tengan, y debería ser el consejo municipal el que toma la decisión y hacerlo público.

La ley establece que las concesiones son del Estado y que esta renta ese derecho. También dice en las sanciones que se le debe aplicar a una unidad que deje de operar por un mes injustificado es motivo de cancelación inmediata y lo que se hace es notificar al dueño que tenía esa concesión y se le da de baja es decir se notifica y se le aplica el artículo de ley 524, el concesionario debe justificar el por qué no estaba en función. Se hace el procedimiento primero en la dirección municipal de transporte y luego en el informe trimestral de transporte allí nos dice los cambios de dueño que hubo y se hace la baja y alta de la concesión.

El consejo municipal como es la máxima autoridad toma la decisión de reasignarla a otro solicitante lo que no debería ser así, ya que no es función del consejo municipal, sino que es conforme a licitación de acuerdo a la normativa de Ley.

El responsable de la comisión de transporte del Consejo Regional en el Caribe Sur respondió que se cumple en un 60% , porque se le entrego concesiones por acuerdo con las cooperativas, luego estos comenzaron a venderlas y a salirse de las cooperativas en el periodo de Luis Gutiérrez Gálvez, en este periodo habían 615 taxis, 400 eran cooperados y 215 independientes , al terminar el periodo los datos eran a la inversa 400 independientes y 215 cooperados, esto origino en un desorden al transporte selectivo (taxi).

El responsable del área de transporte de la Alcaldía de Bluefields, informo lo siguiente: Que no se cumplía porque actualmente no se están entregando concesiones, pero anteriormente se daban las concesiones a través de las cooperativas, quienes eran lo que manejaban el tema de las concesiones y ahora se han visto relegados por el mal funcionamiento de las Cooperativas de transporte. Antes la entregaba el MTI, pero la alcaldía comenzó a reconocer estas concesiones hasta el 2007 y algunas hasta el 2011, lo que se les entregó fue el certificado de operación, a través de la resolución del consejo municipal en pleno.

También, dijo que, no se ha realizado nunca un estudio de necesidades de la población en cuanto al sector transporte selectivo, establecido en la ley 524, tampoco se ha realizado un contrato entre el concesionario y la alcaldía para formalizar la concesión y esto no significa que los concesionarios circulan de manera ilegal porque, a través de la certificación emitida por el consejo en pleno, les da validez legal.

También dijo, que en el mes de noviembre se entregaron dos concesiones que fueron suspendidas porque no estaban operando y el dueño estaba fuera del país, estas concesiones se reasignaron por razones humanitarias y no se realizó ninguna licitación. Es decir, no se realizó el procedimiento para su debida entrega, ya que fue la decisión de la máxima autoridad, (alcalde de la ciudad de Bluefields).

La ley 524 y su reglamento en el Arto.53 detalla la formalización de la concesión que se realiza a través de un contrato en la cual se detalla los deberes y obligaciones que debe cumplir el concesionario, tarea pendiente que la municipalidad de Bluefields no ha podido cumplir con este proceso legal, solamente ha cumplido con el cambio de nombre del nuevo dueño, en darle de alta y baja, esto significa que vende su línea de taxi a otra persona.

Los representantes de las diferentes instituciones que están relacionadas con la coordinación en la entrega de concesiones en el sector transporte selectivo en la ciudad de Bluefields, respondieron: que se coordinan entre sí para realizar las capacitaciones sobre la ley 524, la ley 431 sobre educación vial, y no en relación al proceso de entrega de concesiones.

El jefe de tránsito de la Policía Nacional, hizo referencia, que debe regular a todos los vehículos que tengan o no tengan concesiones y poner las medidas respectivas a las infracciones que comenten los concesionarios y remitirlo al área de transporte de la alcaldía de Bluefields, para su debido análisis del caso y tomar las medidas pertinentes.

Sobre la pregunta relacionada al registro total de concesiones en la ciudad de Bluefields del sector transporte selectivo se les entrevistó a los responsables de las instituciones del M.T.I, Policía de Tránsito, Responsable de la Comisión de transporte del Consejo Regional y el responsable del área de transporte de la alcaldía de Bluefields. Ninguno coincide con la cantidad que hay en registro.

M.T.I (460) Policía de tránsito (524) Comisión de transporte del Consejo Regional (615) área de transporte de la alcaldía (483).

La delegada del M.T.I, informó que el responsable del área de transporte de la alcaldía debe emitir un informe actualizado, trimestralmente. Además, confirmó que el funcionario de la alcaldía cumple en tiempo y forma con su informe trimestral

En relación al plan nacional de transporte, preguntamos al M.T.I, Comisión Regional de transporte y responsable del área de transporte de la alcaldía de Bluefields, sobre la elaboración del plan municipal de transporte si alguna vez han trabajado en la asignación de cuotas de concesiones de transporte selectivo que deberán ser otorgadas en el municipio en relación al plan nacional tal como lo establece la ley 524 en el Arto. 50 y su reglamento.

Estas dos instituciones coincidieron en su respuesta, que nunca se ha elaborado el plan municipal de transporte selectivo y en cuanto a las cuotas de concesiones. Debido a que no se están entregando nuevas concesiones.

Respecto a las propuestas para resolver la problemática del sector transporte selectivo en cuanto a la entrega de concesiones en la ciudad de Bluefields.

Se le preguntó al **M.T.I**, Policía de Tránsito, Responsable Comisión de Transporte del Consejo Regional y al responsable del área de transporte de la alcaldía de Bluefields, sus consideraciones sobre estas y respondieron que:

Consideraban regular la inspección que se realiza a los vehículos del sector transporte selectivo de Bluefields, porque no hay un lugar que preste todas las condiciones necesarias para realizar dichas inspecciones.

En cuanto a la propuesta para resolver el problema de la entrega de concesiones en el sector transporte selectivo de Bluefields, la responsable del M.T.I. expresó que no se entregue concesiones de manera arbitraria, sino que lo hagan de acuerdo con lo establecido en la ley, además propone que el alcalde haga revisión exhaustiva de acuerdo a la ley 524 para valorar la legalidad de cada concesión en función y así de esta manera prevenir la piratería de los taxis.

La facultad de otorgar concesiones y permisos en el sector urbano le corresponde a las Alcaldías Municipales, según la Ley 524 en su art. 42 inc. a. Dichas concesiones, las municipalidades las deberán conceder mediante licitación pública según el (Art. 51). Así también el Arto: 156 del reglamento que establece como requisito los estudios técnicos respectivos que justifiquen la autorización de una nueva concesión.

Así también el **Arto. 50** del mismo cuerpo de Ley, insta que las concesiones se otorgaran conforme a las cuotas asignadas en el último plan nacional y en el caso de las municipalidades deben elaborar el plan municipal de transporte en concordancia con el plan nacional con aprobación del concejo municipal donde estén asignadas las cuotas de concesiones, sin embargo en la municipalidad no se trabaja con plan nacional en lo que respecta a la asignación de cuotas, ya que aducen que existe moratoria para entregar concesiones basándose en el decreto ejecutivo 2001 y en el acuerdo establecido con los transportista en el mismo año.

Cabe mencionar que el decreto antes señalado fue derogado por la ley 524 en la que establece que las concesiones se deben otorgar conforme a las cuotas establecidas en el plan municipal por lo que consideramos que la municipalidad tiene la obligación de determinar si se hace entrega o no nuevas concesiones mediante la realización del estudio técnico.

Otro artículo inobservado, por parte de la Alcaldía, es el Arto. 53, que establece que las formalidades de la concesión consuman con un contrato, de lo cual no se realiza y lo que se hace, es la entrega de certificación de operación. Careciendo de esta manera de un elemento

fundamental para determinar la vigencia de las mismas y poder establecer el plazo de duración de los compromisos adquiridos por la municipalidad.

Si bien es cierto, que al momento de publicarse la Ley 524, la mayoría de las concesiones ya habían sido otorgadas en esta ciudad y los encuestados y entrevistados en este estudio, señalaron que la Alcaldía ha hecho entrega de concesiones sin cumplir con el requisito de licitación pública tal como lo establece la ley 524 y su reglamento.

En relación a lo antes señalado, existe una contradicción por parte del representante del área de transporte Municipal, porque mencionan que no están entregando más concesiones y por otro lado expresa que en el año 2019 reasignaron dos que anteriormente se habían cancelado por la no prestación del servicio de taxi por los dueños, ya que al emigrar del país se les canceló. Señalando que la reasignación no es ilegal porque no se estaba alterando el número de concesiones.

Cabe señalar que la no prestación de servicio es motivo de revocación. Según el **Art. 196** numeral **7**. Al respecto la ley 524 en el artículo 92 en el párrafo 4 y 5 dice que las concesiones canceladas no pueden ser asignadas nuevamente sino mediante el procedimiento de licitación establecida en la presente ley, otorgándole el dictamen del comité de licitación de acuerdo con el art. 170 del reglamento de la ley referida. La reasignación establecida en art. 192 del reglamento se dará únicamente por cesión de derechos, por parte del dueño, presentada en tiempo y forma y no por la municipalidad.

De acuerdo a la información recabada durante nuestra investigación la mayoría de las concesiones fueron adquiridas por medio de compra-venta a concesionarios que en su mayoría en años anteriores la habían adquirido por medio de las cooperativas sin cumplir con un proceso de licitación. Luego, la mayoría de los dueños de estas procedieron a la venta, siendo una forma legal de obtención señalada en el artículo 48 de la ley y en el artículo 187 del reglamento.

También señalamos que nuestra legislación, concede dos formas de obtener la concesión, una es la entrega inicial u otorgamiento que hace la alcaldía municipal al concesionario (Arto. 48) y la otra es cuando este la transfiere a otro dueño a través de venta, cesión, donación o ejecución judicial (Arto.187). De la Ley 524.

En las encuestas y entrevistas se señaló, que la municipalidad cumplía con lo establecido en la ley 524 en relación a las inspecciones mecánicas realizadas cada seis meses para constatar el buen funcionamiento y estado del vehículo, requisito que va de la mano con los principios en brindar comodidad, eficacia y seguridad, para que los concesionarios presten un buen servicio a la población.

Como investigadoras de este trabajo, nuestra percepción **in situ**, observamos que la gran mayoría de estos vehículos están en mal estado la carrocería y los concesionarios no brindan buena atención a la población, instamos que la alcaldía debería gestionar un taller mecánico con personal capacitada para la inspección mecánica y que brinde los servicios profesionales de acuerdo a la exigencia de la Ley, para la seguridad de los pasajeros.

En cuanto a la idoneidad de criterios bajos los cuales funciona el transporte selectivo, en relación a la entrega de concesiones en Bluefields, cabe mencionar que la municipalidad únicamente tiene como criterio la ley 524 y su reglamento; no tiene criterios propios establecidos, ni normas técnicas municipales dictadas como se establece en el Arto. 241 del reglamento que expresa sobre el marco de la autonomía municipal.

De las coordinaciones interinstitucionales, los entrevistados manifestaron que eran débiles, porque los datos proporcionados acerca de la cantidad de concesiones actualizada existentes cada uno manejan una cantidad diferente. Por otro lado, la frecuencia con la que se reúnen es mínima y que no los toma en cuenta al momento de la entrega de concesiones.

VII. CONCLUSIONES

7.1. La investigación monográfica que realizamos en el año 2019 en cuanto a la entrega de concesiones determina que la situación jurídica legal, se cumple en relación a la transferencia de derecho de la concesión mayormente realizada por la compra y venta , siendo esto legal debido a que la ley 524 y el decreto 42-2005 establece esta modalidad. Lo que nunca se ha cumplido es la entrega de concesiones mediante licitación pública, lo que se considera un problema sumado a la falta de un estudio técnico que determine si es necesario entregar nuevas concesiones o si hay muchas en la ciudad.

7.2. Existe poco conocimiento de las leyes relativas al transporte selectivo, así como fundamentos débiles para el reclamo de sus derechos por parte de los concesionarios lo que impide el eficaz cumplimiento de la ley 524 y su reglamento.

7.3. La mayoría de las concesiones existentes, no tuvieron que pasar por el proceso de licitación legal, se considera que la municipalidad está incumpliendo con este proceso al haber entregado algunas que legalmente habían cancelado por abandono de los anteriores dueños de concesiones y para entregarse como nuevas concesiones debió haberse realizado el proceso establecido por la ley.

7.4. Existe un control parcial, por parte de las autoridades competentes, para el cumplimiento de las normas relacionadas al transporte selectivo, ya que a pesar de la existencia de vehículos taxi, en mal estado no se ha sancionado ni cancelado concesiones por este motivo.

7.5. En cuanto a los criterios bajos los cuales funciona el transporte selectivo, en relación con la entrega de concesiones en Bluefields podemos decir que la ley es idónea para la entrega de las concesiones del transporte selectivo, pero no se aplica.

7.6. Al realizar el estudio y conocer el estado de opinión sobre soluciones alternativas consideran que las posibles soluciones están enfocadas en aplicar la Ley No. 524 estrictamente para regular la entrega y mantenimiento de las concesiones. Establecer turnos en el sector del transporte selectivo para descongestionar el tráfico. La búsqueda de mejores asesores en el tema del transporte selectivo y en la entrega de concesiones. Ordenar la oficina de transporte de la alcaldía de Bluefields para aplicar estrictamente la Ley No. 524 en la entrega de concesiones y llevar control del cumplimiento de la ley para mantenerlas.

7.7. La población encuestada es coincidente con la opinión que brindaron los responsables de las instituciones como es el (M.T.I, jefe de transito POLICÍA NACIONAL, Responsable de la Comisión de Transporte del Consejo Regional, y el responsable del área de transporte de la alcaldía de Bluefields) según sus criterios existe una ley inobservante porque no se aplica debidamente como tal, rigiéndose a través del derecho consuetudinario, realizando reuniones para acordar y tomar decisiones para resolver las peticiones de concesiones.

VIII. RECOMENDACIONES

A los responsables de la Dirección de Transporte de la Alcaldía Municipal de Bluefields:

8.1. Proponemos una mejor comunicación periódica con los dueños de concesiones para mantener control sobre la compra venta de concesiones entre los particulares.

8.2. Regirse conforme lo que establece el marco legal o ley 524 en el proceso de entrega de nuevas concesiones.

8.3. La municipalidad en coordinación con las instituciones que están relacionadas con el sector transporte selectivo, impartir cursos o talleres de capacitación para los dueños de concesiones, en cuanto a la Ley 524 y su Reglamento.

8.4. Gestionar recursos para hacer un estudio técnico que les permita identificar si existe la necesidad de entregar nuevas concesiones o si hay demasiadas concesiones entregadas.

8.5. A todas las instituciones que están facultada por la ley en el tema del sector transporte selectivo de la ciudad de Bluefields, deben tener una mejor coordinación en relación con este tema, para que la municipalidad cumpla con los procesos administrativos establecidos por la ley 524 y su reglamento para adquirir una concesión.

8.6. La municipalidad debe gestionar un lugar que reúna las condiciones para realizar las inspecciones mecánicas que se les realizan a los vehículos del sector transporte selectivo de Bluefields., esto en cumplimiento a los requisitos establecidos por la ley 524 para la entrega y mantenimiento de las concesiones.

8.7. Al Ministerio de Transporte e Infraestructura y a la Comisión Regional de Transporte: Velar que se elabore el plan municipal de transporte selectivo que indique la cantidad de concesiones necesarias para la ciudad de Bluefields.

IX-. REFERENCIAS

1. Asamblea Nacional. (2005) Ley General de Transporte Terrestre. Ley No. 524, Aprobada el 02 de Marzo del 2005 y Publicado en La Gaceta No. 72 del 14 de Abril del 2005. Nicaragua.
2. Asamblea Nacional. (2005). Reglamento de la Ley General de Transporte Terrestre. Decreto No.42-2005, Aprobado el 13 de Junio de 2005 y Publicado en la Gaceta No.113 del 16 de Junio del 2005. Nicaragua.
3. Asamblea Nacional. (2007). Ley de Reforma a la Ley No. 524, Ley General de Transporte Terrestre. Ley No. 616, Aprobada el 20 de Marzo del 2007 y Publicada en La Gaceta No. 84 del 07 de Mayo del 2007. Nicaragua.
4. Asamblea Nacional. (2013). Ley No. 40, Ley de Municipios con Reformas Incorporadas. Aprobada el 13 de Junio del 2012. Publicada en La Gaceta No. 6 del 14 de Enero del 2013.
5. Asamblea Nacional. (2014). Ley de Reforma parcial a la Constitución Política de la República de Nicaragua. Ley No. 854; Aprobada el 29 de Enero de 2014. Publicada en la Gaceta No. 26, del 10 de Febrero de 2014.
6. Asamblea Nacional. Ley General de Cooperativas. (2004). Ley No. 499. Aprobada el 29 de Septiembre del 2004. Publicada en La Gaceta No. 17 del 25 de Enero del 2005. Nicaragua.
7. Asamblea Nacional (1987) Ley Número 28, Estatuto de Autonomía de las Regiones, Costa Atlántica de Nicaragua, publicada en la Gaceta Diario Oficial 30 de octubre 1987
8. Asamblea Nacional Ley 169- Ley de Disposiciones de Bienes del Estado y Entes Reguladores de los Servicios Públicos, aprobado el 2 de diciembre 1993, publicado en la Gaceta el 3 de junio del año 1994
9. Norma UNE. (2013) La calidad del Transporte Público de Pasajeros. Editorial AENOR, Barcelona España
10. Sujo Wilson, Hugo. Bibliografía: Historia oral de Bluefields, Hugo Sujo Wilson, CIDCA=UCA 1998

11. Unión Europea. (2013). Libro blanco de la Comisión Europea. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible. Editorial Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Luxemburgo.
12. <https://es.wikipedia.org/wiki/Concesi%C3%B3n#:~:text=En%20econom%C3%ADa%20y%20en%20Derecho,empresa%20a%20otra%2C%20generalmente%20privada>.
13. Fernández, Inés (2000) Diccionario de investigación holística. Fundación Sypal, Venezuela. 86.p.
<https://www.youtube.com/watch?v=u5rk5oWfuC>

X-. ANEXOS

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
ANEXO 1- INSTRUMENTO PARA LA OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN

Guía metodológica de ENCUESTA a Dueños de Concesiones de líneas de Taxis.

La presente encuesta tiene como propósito recopilar información de la situación jurídica del transporte selectivo en la entrega de concesiones en la ciudad de Bluefields. Los resultados de esta investigación son anónima y solamente de forma global serán publicadas en la monografía.

Procesos

Dar a conocer a los participantes el objetivo de la encuesta

Explicar a las personas seleccionadas que no se anotaran ni se revelaran la identidad del encuestado, solo se tomara en cuenta las respuestas brindadas acerca de los análisis jurídicos en la entrega de concesiones de taxis selectivos en la ciudad de Bluefields.

Preguntas directrices dirigidas al encuestado.

1. ¿De qué manera usted adquirió su concesión para su medio de transporte?

2. ¿Conoce usted como concesionario las leyes que rigen el otorgamiento de la entrega de concesiones?

3. ¿Cree usted que se cumple con lo establecido en la ley 524 en la entrega de concesiones en la municipalidad de Bluefields?
Si
No
Porque

4. ¿Conoce usted las leyes que usted debe cumplir como concesionario para obtener una línea de taxi?
Si
No
Mencione

5. ¿Puede Señalar los requisitos y procedimientos que usted cumplió para obtener su concesión?

6. Mencione que obligaciones usted debe cumplir para mantener su concesión.

7. Como considera la aplicación de las leyes que rigen para obtener una concesión.

Excelente. _____

Buena _____

Muy buena _____

Regular _____

Mala _____

Porque? _____

8. ¿Considera usted que existen problemas de funcionamientos en el sector transporte selectivo en la ciudad de Bluefields?

Si

No

Cuales

9. ¿Qué propone usted como concesionario para resolver algún problema del sector transporte selectivo?

FACULTADA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

ANEXO 2- INSTRUMENTO PARA LA OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN

Guía de entrevista para los Presidentes de Cooperativa de Taxis

La presente entrevista tiene como propósito recopilar información de la situación jurídica del transporte selectivo en la entrega de concesiones en la ciudad de Bluefields. Los resultados de esta investigación son anónima y solamente de forma global serán publicadas en la monografía.

Procesos

Dar a conocer a los participantes el objetivo de la entrevista

Explicar a las personas seleccionadas que no se anotaran ni se revelaran la identidad del entrevistado, solo se tomara en cuenta las respuestas brindadas acerca de los análisis jurídicos en la entrega de concesiones de taxis selectivos en la ciudad de Bluefields.

1. ¿Cuál es el nombre de su cooperativa?
2. ¿Está estructurada su cooperativa conforme a la ley 499 y con sus documentos en reglas?
3. ¿Cuántos afiliados de transporte selectivo tienen en su cooperativa?
4. ¿Cuántas concesiones tiene su cooperativa?
5. ¿Qué números de concesionarios afiliados tienen en su cooperativa?
6. ¿Se cumple con lo establecido en la ley 524 en la entrega de concesiones por la municipalidad de Bluefields?
7. ¿Tiene como afiliados a dueños de taxi a su cooperativa que no tengan concesiones?
8. ¿Qué motiva a un afiliado de cooperativas para decidir ser independiente?
9. ¿Tiene afiliados a dueños de concesiones que no tienen taxi?

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
ANEXO 3- INSTRUMENTO PARA LA OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN

Guía metodológica de ENTREVISTA a responsable del área de transporte de la alcaldía de Bluefields.

La presente entrevista tiene como propósito recopilar información de la situación jurídica del transporte selectivo en la entrega de concesiones en la ciudad de Bluefields. Los resultados de esta investigación son anónima y solamente de forma global serán publicadas en la monografía.

Procesos

Dar a conocer a los participantes el objetivo de la entrevista.

Explicar a las personas seleccionadas que no se anotaran ni se revelaran la identidad del entrevistado, solo se tomara en cuenta las respuestas brindadas acerca de los análisis jurídicos en la entrega de concesiones de taxis selectivos en la ciudad de Bluefields.

Preguntas directrices dirigidas al entrevistado.

1. ¿Se cumple con lo establecidos en la ley 524 en la entrega de concesiones en la municipalidad de Bluefields?
2. ¿Cuáles son las leyes, resoluciones, decretos, ordenanzas y bandos utilizados para otorgar concesiones al transporte selectivo?
3. ¿Cumplen los concesionarios con las obligaciones que estipula la ley 524 para mantener su concesión?
4. ¿Conoce usted en que año se otorgaron las primeras concesiones?
5. ¿En qué año se entregaron las últimas concesiones y cuantas a la vez?

6. ¿Cumplen los dueños de taxi selectivo con los cuatros principios que establece la ley 524 tales como seguridad, eficacia, comodidad?
7. ¿Qué requisitos o proceso debe cumplir el dueño del vehículo para obtener una concesión?
8. ¿Qué problemas existen en el funcionamiento del transporte selectivo en la ciudad de Bluefields?
9. ¿Qué criterios definidos existen para el buen funcionamiento del transporte selectivo en Bluefields? ¿Cuáles?
10. ¿Qué tipo de acuerdos firmados existen entre concesionarios de transporte selectivo y las autoridades municipales?

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
ANEXO 4- INSTRUMENTO PARA LA OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN

Guía metodológica de ENTREVISTA a la Delegada del Ministerio de Transporte e Infraestructura (M.T.I.)

La presente entrevista tiene como propósito recopilar información de la situación jurídica del transporte selectivo en la entrega de concesiones en la ciudad de Bluefields. Los resultados de esta investigación son anónima y solamente de forma global serán publicadas en la monografía.

Procesos

Dar a conocer a los participantes el objetivo de la entrevista.

Explicar a las personas seleccionadas que no se anotaran ni se revelaran la identidad del entrevistado, solo se tomara en cuenta las respuestas brindadas acerca de los análisis jurídicos en la entrega de concesiones de taxis selectivos en la ciudad de Bluefields.

Preguntas directrices dirigidas al entrevistado.

1- ¿En el municipio de Bluefields, se cumple con el marco legal en la entrega de concesiones en el sector transporte selectivo?

2- ¿Llevan un registro del total de concesiones del transporte selectivo del municipio de Bluefields?,

3- ¿Cuántos concesiones de transporte selectivo tienen legalmente registrada que pertenece al municipio de Bluefields?

4-¿Cada cuanto tiempo el responsable del área de transporte de la alcaldía de Bluefields, emite su informe sobre la actualización del registro de concesiones del transporte selectivo de Bluefields al M.T.I?

5- ¿El M.T.I. ha coordinado con la alcaldía para actualizar el plan municipal de transporte selectivo en Bluefields?,

6- Ha realizado algún estudio técnico en el municipio de Bluefields, para declarar la existencia de necesidad de transporte selectivo?

7-¿Qué normativa a emitido el M.T.I, para el municipio de Bluefields en relación a las normas técnicas que debe cumplir el transporte selectivo?

8- ¿Tiene conocimiento como se entregaron las primeras concesiones en Bluefields en el sector transporte selectivo?

9- ¿Una vez extinguida una concesión por abandono del concesionario ¿Cual sería el procedimiento para asignársela a otra persona?

10- ¿Qué centro de capacitación de conductores tienen autorizados y cada cuanto tiempo realizan las capacitaciones para el sector transporte selectivo?

ANEXO 5- INSTRUMENTO PARA LA OBTENCION DE INFORMACION

Guía metodológica de ENTREVISTA Responsable de Transito de la Policía Nacional.

La presente entrevista tiene como propósito recopilar información de la situación jurídica del transporte selectivo en la entrega de concesiones en la ciudad de Bluefields. Los resultados de esta investigación son anónima y solamente de forma global serán publicadas en la monografía.

Procesos

Dar a conocer a los participantes el objetivo de la entrevista

Explicar a las personas seleccionadas que no se anotaran ni se revelaran la identidad del entrevistado, solo se tomará en cuenta las respuestas brindadas acerca de los análisis jurídicos en la entrega de concesiones de taxis selectivos en la ciudad de Bluefields.

Preguntas directrices dirigidas al entrevistado.

1. ¿Conoce usted los requisitos que establece la ley 524 que debe cumplir un concesionario del transporte selectivo (taxi)?
2. ¿Es competencia de la Policía de Tránsito, regular los taxis que no tienen concesión?
3. ¿Cree usted que un propietario de vehículo que no tiene concesión debe prestar un servicio a la población?
4. ¿Cree usted que un dueño de concesión con su vehículo en mal estado debe prestar servicio a la población?
5. ¿En el caso que un dueño de concesión con taxi en mal estado está prestando servicio a la población que hace la policía de tránsito para su regulación?

6. ¿Conoce usted que prohibiciones hace la ley 431 en cuantos a los concesionarios que prestan un servicio en estado de ebriedad?

7. ¿En qué delito incurriría un concesionario para que le sea suspendida su concesión?

ANEXO 6- INSTRUMENTO PARA LA OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN

Guía metodológica ENTREVISTA al Responsable Comisión de Transporte Consejo Regional

La presente entrevista tiene como propósito recopilar información de la situación jurídica del transporte selectivo en la entrega de concesiones en la ciudad de Bluefields. Los resultados de esta investigación son anónima y solamente de forma global serán publicadas en la monografía.

Procesos

Dar a conocer a los participantes el objetivo de la encuesta

Explicar a las personas seleccionadas que no se anotaran ni se revelaran la identidad del encuestado, solo se tomara en cuenta las respuestas brindadas acerca de los análisis jurídicos en la entrega de concesiones de taxis selectivos en la ciudad de Bluefields.

Preguntas directrices dirigidas al entrevistado.

1- ¿En el municipio de Bluefields, ¿se cumple con el marco legal en la entrega de concesiones en el sector transporte selectivo?

2- ¿Qué coordinación realiza la comisión de transporte del concejo regional con la alcaldía de Bluefields en relación al transporte selectivo?

3- ¿La alcaldía cumple con el marco ley al en la entrega de concesiones del transporte selectivo?

4- ¿Cuál es el procedimiento administrativo que usa la alcaldía en la entrega de las concesiones?

5- ¿Considera correcto el procedimiento que usa la alcaldía por da entregar concesiones?

6- ¿Contaron con la aprobación de la comisión de transporte para dar las concesiones recientes?

7- ¿La alcaldía tiene conformadas sus estructuras conforme a la ley 524 para la aplicación de la misma en relación a la entrega de concesiones?

8- ¿Qué propone usted, para resolver los problemas del sector transporte selectivo en cuanto a la entrega de concesiones?