

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
V SEMINARIO DE GRADUACION, PLAN DE ESTUDIO 1993**



Universidad de El Salvador
Hacia la libertad por la cultura

**"LEGISLACION SOBRE EL TRANSPORTE PUBLICO Y
CONSECUENCIAS AMBIENTALES POR SU FALTA DE
APLICACION"**

**TRABAJO DE GRADUACION PARA OPTAR AL TITULO DE
LICENCIADO EN CIENCIAS JURIDICAS**

PRESENTADO POR:

ROSANA MARTINA AVALOS ROSALES

ANA JESUS REQUENO NUÑEZ

DILMA ELEONORA SALGADO DE QUIJANO

**DIRECTOR DE SEMINARIO:
DR. JOSE MAURICIO RODRIGUEZ FLORES**

CIUDAD UNIVERSITARIA, SEPTIEMBRE DE 2003

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

RECTORA
DRA. MARIA ISABEL RODRIGUEZ

VICE-RECTOR ACADEMICO
ING. JOSE FRANCISCO MARROQUIN

VICE RECTORA ADMINISTRATIVA
LICDA. MARIA HORTENSIA DUEÑAS DE GARCIA

SECRETARIA GENERAL
LICDA. LIDIA MARGARITA MUÑOZ

FISCAL GENERAL
LICDO. PEDRO ROSALIO ESCOBAR CASTANEDA

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

DECANO
LICDO. FRANCISCO ALBERTO GRANADOS HERNANDEZ

VICE DECANO
LICDO. EDGARDO HERRERA MEDRANO

SECRETARIO
LICDO. JORGE ALONSO BELTRAN

UNIDAD DE INVESTIGACION JURIDICA
LICDO. WILMER HUMBERTO MARIN SANCHEZ

DIRECTOR DE SEMINARIO
DR. JOSE MAURICIO RODRIGUEZ FLORES.

DEDICATORIA

A DIOS TODO PODEROSO Y A LA VIRGEN SANTÍSIMA:

Doy gracias por haberme iluminado y permitirme terminar mis estudios.

A MIS PADRES:

Pedro Saúl Avalos Chávez y María Alicia Rosales de Avalos, por su amor, paciencia y fe que me mostraron siempre.

A MI ESPOSO:

Hugo Ernesto Eduardo Ventura, por su amor, comprensión y apoyo para que culminará con éxito mi carrera.

A MI HIJA:

Kimberly Rossana Eduardo Avalos, por su sacrificio, paciencia y tiempo brindado.

A MIS HERMANAS:

Emma Antonieta y Gloria Alicia, por confiar en mi siempre.

A MIS COMPAÑERAS DE TESIS:

Ana de Jesús y Dilma Eleonora, por sus esfuerzos para hacer posible el desarrollo de esta tesis.

A MIS FAMILIARES Y AMIGOS:

Que espiritualmente han estado conmigo con el cariño de siempre.

A NUESTRO ASESOR:

Dr. José Mauricio Rodríguez Flores, por su orientación y consejo en este trabajo.

ROSANA MARTINA AVALOS ROSALES

DEDICATORIA

A DIOS TODO PODEROSO:

Mi guía espiritual que me ha fortalecido e iluminado para seguir adelante y poder culminar mi carrera;

A MI PADRE:

Francisco Humberto Requeno Rivera por sus consejos y apoyo incondicional para hacer posible el realizar mis sueños;

A MI ESPOSO:

Pedro José Robles, con profundo amor al haberme brindado su apoyo incondicional para concluir mi meta;

A MIS HIJOS:

Boanerge Ulises, Felipe Ernesto y Anita con amor por su comprensión y agradecimiento por el sacrificio y la paciencia que me brindaron por no compartir mi tiempo con ellos.

A MIS COMPAÑERAS DE TESIS:

Rosana Martina y Dilma Eleonora, por el trabajo en equipo realizado y el apoyo brindado para hacer posible el desarrollo de esta tesis.

A MIS FAMILIARES Y AMIGOS:

Que me han brindado alegría y apoyo espiritual para seguir adelante, especialmente a Ercilia Matamoros por sus sabios consejos, a Elsy Yanira Clímaco una amiga incondicional, a Lázaro Hernández quien me apoyo para realizar este trabajo, René Alfonso y Hugo Eduardo por todos los esfuerzos que hicieron para ayudarnos a cumplir la meta propuesta.

A NUESTRO ASESOR:

Dr. José Mauricio Rodríguez Flores, por sus buenos consejos, apoyo y orientación brindada para la culminación de este trabajo.

ANA JESUS REQUENO NUÑEZ

DEDICATORIA

A DIOS TODOPODEROSO:

Por haberme iluminado dándome sabiduría y ayuda en todos los momentos de angustia, colmándome de bendiciones, salud, y perseverancia.

A LA VIRGENCITA MARÍA AUXILIADORA:

Por ser la intercesora ante mi Padre Celestial, concederme todo lo que le he clamado incluyendo mi bebe y darme la paciencia del saber esperar.

A MI ESPOSO: RENE ALFONSO QUIJANO

Por su comprensión, amor, cariño y apoyo, además de estar siempre donde y cuando lo necesite y compartir desvelos, preocupaciones Y todos los sacrificios necesarios para afrontar el desarrollo de mi carrera.

A MI HIJO ESPECIALMENTE: ENRIQUE ALFONSO QUIJANO SALGADO.

Quien es la razón principal de mi vida, el ser que más amo y da fundamento a todas mis aspiraciones y logros. Mi niño amado, el angelito que me envió el cielo para ser yo su guía en la tierra, a quien espero nunca defraudar y que he amado aun antes de que existiera. A él, por él, y para él con todo mi amor.

A MI PADRE: HERBERT EDGARDO SALGADO SCHMITD.

Con el amor más grande del mundo, y sintiéndome feliz de darle la satisfacción de haber alcanzado una nueva meta como profesional, sabiendo que todo su apoyo y sacrificio dieron el fruto deseado.

A MI MADRE: DILMA DOLORES MARTINEZ DE SALGADO.

Con el amor más dulce e inmenso, a quien bendigo por darme la vida y por guiarme siempre por el buen camino y enseñarme a ser una buena madre teniéndola a ella como ejemplo.

A MIS HERMANOS: HERBERT EDGARDO Y MARIA PATRICIA.

Por ayudarme en todo momento y darme su apoyo moral cuando lo necesite para culminar mis estudios satisfactoriamente.

A MIS SOBRINOS: LOURDES ELEONORA, DAVID Y HERBERT.

A quienes amo desde el primer día de su vida, siendo ellos los que me impulsaron a crecer más como profesional con el cariño que me dan.

A MIS COMPAÑERAS DE GRUPO DE TRABAJO: ANITA Y ROSANA.

Por saber acoplarnos a los diferentes caracteres ser solidarias y apoyarnos manteniendo sobre todo nuestra amistad, logrando con ello culminar nuestra meta.

A MI ASESOR: DR. JOSE MAURICIO RODRIGUEZ FLORES.

Por su esfuerzo, empeño y dedicación de principio a fin y por sus sabias orientaciones en el desarrollo de la investigación.

A LA UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR:

Por proporcionarme excelentes maestros para mi formación profesional, inculcando en mi una conciencia social - reflexiva y con el deseo de servirle a mi país.

DILMA ELEONORA SALGADO DE QUIJANO

INDICE

Contenido	Página
Introducción	i
CAPITULO I	
PLANTEAMIENTO Y DELIMITACION DE LA INVESTIGACION.	
1.1. Justificación de la Investigación.	1
1.2. Objetivos de la Investigación	2
1.2.1. Objetivo General	2
1.2.2. Objetivos Específicos	3
1.3. Formulación de la Investigación	3
1.4. Delimitación de la Investigación	7
1.5 Marco Teórico Conceptual	8
1.6 Características y Principios del Derecho Ambiental	12
1.6.1 Características del Derecho Ambiental	12
1.6.2 Principios del Derecho Ambiental	14
CAPITULO II	
ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SUS CONSECUENCIAS AMBIENTALES.	
2.1 Época Precolombina.	17
2.2 Época Colonial.	19
2.3 Revolución Industrial.	23
2.4 Época Moderna y Actual,	25
2.4.1 Época Moderna	26
2.4.2 Situación Actual	37

CAPITULO III

NORMATIVA JURIDICA APLICABLE AL TRANSPORTE PUBLICO URBANO.

3.1	Aplicación de la Normativa Jurídica	47
3.1.1.	Constitución de la República.	47
3.1.2.	Tratados y Convenios Internacionales Ratificados por El Salvador	52
3.1.2.1	Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono	52
3.1.2.2	Protocolo de Montreal Relativo a las Sustancias Agotadas De la Capa de ozono.	53
3.1.2.3	Convenio Centroamericano para la Protección del Medio Ambiente.	54
3.1.2.4	Alianza para El Desarrollo Sostenible en Centroamérica.	55
3.1.2.5	Declaración de Río Sobre Medio Ambiente y Desarrollo	55
3.1.3.	Legislación Secundaria:	56
3.1.3.1	Código de Salud	56
3.1.3.2	Código Municipal	58
3.1.3.3	Código de Trabajo	59
3.1.3.4	Código Penal	60
3.1.3.5	Ley Orgánica de la Policía Nacional Civil.	61
3.1.3.6.	Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus Reglamentos	62
3.1.3.6.1	Reglamento General de Transporte Terrestre.	66
3.1.3.6.2	Nuevo Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial	67
3.1.3.6.3	Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito	70
3.1.3.6.4	Decreto Legislativo que no permite la introducción al País de	

	Vehículos Accidentados con Evidente Deterioro Físico o Mecánico Hasta que Operen los Talleres Autorizados Realizar Encargados de las Revisiones Mecánicas	72
3.1.3.6.5	Ley Reguladora del Depósito, Transporte y Distribución de Productos de Petróleo	73
3.1.3.7	Ley de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos y su Reglamento.	74
3.1.3.8	Ley del Medio Ambiente y sus Reglamentos.	77
3.1.3.8.1	Reglamento de la Ley del Medio Ambiente	79
3.1.3.8.2	Reglamento Especial de Normas Técnicas de Calidad Ambiental	80
3.1.3.9	Ley del Fondo de Conservación Vial (FOVIAL)	82
3.1.3.10	Ordenanza Contravencional del Municipio de San Salvador.	83
3.1.3.11	Ordenanza Reguladora de la Contaminación Ambiental Por la Emisión de Ruidos en el Municipio de San Salvador	84

CAPITULO IV

RESPONSABILIDAD DE LAS INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES EN LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA CONCERNIENTE AL TRANSPORTE PUBLICO.

4.1	Responsabilidad de las Instituciones Gubernamentales en la Aplicación de la Normativa Concerniente al Transporte Público	87
4.1.1	Ministerio del Medio ambiente y Recursos Naturales	87
4.1.2	Alcaldía Municipal de San Salvador	89
4.1.3.	Viceministerio de Transporte	90
4.1.4	Ministerio de Economía	93

4.1.5	Ministerio de Educación	94
4.1.6	Ministerio de Salud Pública y Asistencia social.	96
4.1.7.	Procuraduría Para la Defensa de los Derechos Humanos	98
4.1.8	Fiscalía General de La República	99
4.1.9.	Policía Nacional Civil	99
4.2.	Responsabilidad de las Instituciones no Gubernamentales en la Aplicación de la Normativa Concerniente al Transporte Público.	100
4.2.1.	Centro Salvadoreño de Tecnología Apropriada (CESTA)	101
4.2.2.	Fundación Suiza de Cooperación para el Desarrollo Técnico (Swiss Contact)	102

CAPITULO V

FACTORES QUE OBSTACULIZAN LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACION QUE REGULAN EL TRANSPORTE PUBLICO URBANO

5.1.	Dispersidad de la Legislación concerniente al Transporte Terrestre.	105
5.2.	Control de las emisiones producidas por el diesel y la Gasolina	106
5.3	Educación Vial	108
5.4.	Precios de los Hidrocarburos	109
5.5.	Calidad de los Hidrocarburos	111
5.6.	Política Fiscal Orientada al Sector Transporte	114
5.7.	Conflicto de Competencia entre las Instituciones. Gubernamentales	117
5.8.	Las Asociaciones del Sector Transporte.	118

CAPITULO VI

CONSECUENCIAS AMBIENTALES QUE SE DERIVAN DE LA FALTA DE APLICACIÓN DE LA LEGISLACION QUE REGULA EL TRANSPORTE PUBLICO URBANO.

- | | | |
|------|---|-----|
| 6.1. | La Inaplicabilidad de la Normativa que Regula el Transporte Público Urbano obedece a intereses de Carácter Político y Económicos de la Autoridades Gubernamentales. | 122 |
| 6.2. | La Contaminación en el Centro Histórico de San Salvador es Consecuencia del Incumplimiento de Parte de los Transportistas a la Normativa | 125 |
| 6.3 | La Debilidad en la Aplicación de las Leyes en el Sector Transporte Genera un Impacto Negativo al Medio Ambiente en el Centro Histórico de San Salvador | 131 |
| 6.4 | La Emisión de Humo, Ruido y Gases Tóxicos por Parte del Transporte Urbano Colectivo Daña a la Salud de la Población | 134 |
| 6.5 | La Poca Orientación dirigida a los Empresarios del Sector Transporte Sobre el Desarrollo Sostenible han impedido la Transformación del Sector. | 138 |
| 6.6 | La Falta de un Ordenamiento Integrado en el Centro Histórico De San Salvador Dificulta el Uso Adecuado de Calles, Aceras, Parques y Plazas. | 143 |
| 6.7 | La Escasez de Recursos Humanos, Económicos y Tecnológicos Impiden el Buen Funcionamiento de las Instituciones Responsables De Controlar el Sector Transporte | 146 |

CAPITULO VII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1	Conclusiones	150
7.2	Recomendaciones	154
	Bibliografía	157
	Anexos	162
Anexo No.1	Efectos de los principales contaminantes automotrices Sobre la salud.	163
Anexo No. 2	Niveles de contaminantes asociados a las fuentes móviles Según promedio anuales permisibles por la EPA Y OMS.	164
Anexo No. 3	Capacitaciones realizadas por la División de Educación Vial, P.N.C. 2003.	165
Anexo No.4	Impuestos establecidos por la Alcaldía de Acajutla que gravan El petróleo.	166
Anexo No.5	Precio promedio a consumidor de gasolina y diesel en Estaciones de Servicio.	167
Anexo No.6	Entrevista a funcionarios Gubernamentales y Organizaciones No Gubernamentales.	168
Anexo No.7	Entrevista a Empresarios del Sector Transporte.	174

INTRODUCCION

Se presenta en este documento el proceso de investigación y el informe de resultados sobre el tema: **"LEGISLACION SOBRE EL TRANSPORTE PUBLICO Y CONSECUENCIAS AMBIENTALES POR SU FALTA DE APLICACION"** trabajo para optar al grado de Licenciatura en Ciencias Jurídicas de la Universidad de El Salvador.

El propósito del estudio ha sido el contribuir a la sociedad en la toma de conciencia sobre el daño a la salud de los seres humanos provocada por el deterioro al medio ambiente al irrespetar la legislación del transporte, legislación que pese a estar tan dispersa no justifica su incumplimiento. El proceso y resultado antes mencionado, es presentado con la estructura capitular que se menciona a continuación:

En el capítulo I se presenta el planteamiento y delimitación de la investigación exponiendo: la justificación, el objetivo general y los objetivos específicos, la formulación y delimitación de la misma, así como el marco teórico conceptual y las características y principios del Derecho Ambiental.

En el Capítulo II se exponen los antecedentes históricos del transporte público y sus consecuencias ambientales establecidos cronológicamente por épocas tales como: la Precolombina, la Colonial, la Revolución Industrial, la moderna y finalizando con la situación actual. El contenido del Capítulo III este se refiere a la normativa jurídica respecto al transporte público urbano iniciando con la presentación de la aplicación de la normativa jurídica en la que se incluye la Constitución de la República, diversos Tratados y Convenios internacionales ratificados por El Salvador, además se establece la legislación secundaria

considerada vinculante con el tema tales como: códigos, leyes, reglamentos y la Ordenanza Contravencional del municipio de San Salvador referente a la contaminación ambiental por la emisión de ruido.

En cuanto a la responsabilidad de la aplicación de la normativa de transporte que tienen las instituciones se expone en el Capítulo IV, en donde se han considerado nueve instituciones gubernamentales y dos instituciones no gubernamentales que participan de alguna manera en lo concerniente al medio ambiente.

El Capítulo V contiene los factores que obstaculizan la aplicación de la legislación que regula el transporte público urbano como lo es la dispersidad de la legislación concerniente al transporte terrestre, el control de las emisiones producidas por el diesel y la gasolina, aspectos de educación vial, los precios de los hidrocarburos y la calidad de los mismos, además se menciona la política fiscal orientada al sector transporte, el conflicto de competencia entre las instituciones gubernamentales y las asociaciones del sector transporte.

En cuanto al análisis e interpretación de los resultados de la investigación se presenta en el Capítulo VI, señalando los resultados obtenidos a través de la investigación de campo con la que se obtuvo la validación de una hipótesis general y de cinco hipótesis específicas planteadas, no así la hipótesis general número dos la cual fue rechazada.

El Capítulo VII, es la parte donde están contempladas las conclusiones y recomendaciones relacionadas con los resultados del proceso de la investigación. Finalmente se agrega la bibliografía consultada durante el desarrollo de la investigación y los anexos que permiten una mayor información acerca del trabajo.

CAPITULO I: PLANTEAMIENTO Y DELIMITACION DE LA INVESTIGACIÓN.

1.1. Justificación de la Investigación.

Se considera que el medio ambiente cada día se va degradando más, es necesario que todos los seres humanos se involucren en su protección, conservación y mejora, por lo que se estima que uno de los factores que le afecta es la emisión de contaminantes provocada por las unidades móviles del transporte terrestre; es por ello que este tema cada día va tomando mayor importancia dentro del ámbito nacional donde se hace recomendable la búsqueda de una solución a fin de evitar el deterioro del ambiente y la vida de los seres humanos.

A este efecto el Estado ha establecido una serie de normativa jurídica que regula lo concerniente al medio ambiente en relación con el transporte terrestre, y la gestión que les compete a cada una de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales involucradas. En tal sentido se realizará una investigación a fin de determinar su aplicación y cumplimiento específicamente en lo relacionado al transporte público terrestre.

Por lo antes expuesto se presenta en primer lugar una cronología sobre el transporte público terrestre y sus consecuencias ambientales; en segundo lugar, un análisis sobre la legislación existente sobre el transporte público terrestre de autobuses y microbuses en la zona urbana de San Salvador; en tercer lugar, determinar la responsabilidad de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales involucradas en el transporte público terrestre a fin de que éstas cumplan con sus atribuciones determinadas en la ley. En cuarto lugar, denotar si existe conflicto de competencia entre las instituciones gubernamentales y municipales.

Con esta investigación se pretende dar un aporte que permita visualizar y concientizar sobre el grave problema de la contaminación del aire que afecta a la población, específicamente la del área urbana del departamento de San Salvador que a diario se ve afectada por los contaminantes que emiten las unidades móviles del transporte, lo cual necesita de verdaderas soluciones que permitan proteger y conservar el medio ambiente.

Así mismo, se pretende que sirva de parámetro a las autoridades competentes para el logro de una mejor gestión del medio ambiente y por ende una mejor calidad de vida de la población específicamente la del área urbana de San Salvador que se ve afectada por los contaminantes tales como: el humo, ruido y gases tóxicos, entre otros, para ello es importante la aplicación de la normativa, en este caso la que se refiere al transporte público terrestre que regula a los autobuses y microbuses que son considerados como uno de los causantes de la contaminación atmosférica.

1.2. Objetivos de la Investigación.

Para el desarrollo de la investigación es necesario establecer objetivos generales y específicos que permitan concluir a satisfacción dicho trabajo, los cuales se enuncian a continuación:

1.2.1. Objetivo General.

- 1) Determinar los factores que obstaculizan la aplicación de la normativa jurídica que regula el transporte público terrestre de autobuses y microbuses de la zona urbana de San Salvador y las consecuencias ambientales que se genera en lo relativo a: humo ruido y gases tóxicos.

1.2.2 Objetivos Específicos.

- 1) Establecer los antecedentes históricos del Transporte Público terrestre y sus consecuencias ambientales.
- 2) Determinar la normativa jurídica que regula al transporte público terrestre de autobuses y microbuses que se vincula con la protección y conservación del medio ambiente.
- 3) Determinar los factores que obstaculizan la aplicación de la legislación que regula el transporte público terrestre de autobuses y microbuses que se vincula con la protección y conservación del medio ambiente.
- 4) Precisar las consecuencias ambientales que se derivan de la falta de aplicación de la legislación que regula el transporte público terrestre de autobuses y microbuses que se vincula con la protección y conservación del medio ambiente.
- 5) Establecer la responsabilidad de las instituciones gubernamentales y no gubernamental en el transporte público terrestre de acuerdo a la normativa jurídica vigente.
- 6) Determinar si existe conflicto de competencia entre las diferentes instituciones involucradas en el transporte público terrestre.
- 7) Establecer parámetros a las autoridades competentes para el logro de una mejor gestión del medio ambiente y por ende una mejor calidad de vida de la población específicamente la del área urbana de San Salvador que se ve afectada por los contaminantes tales como: el humo, ruido y gases tóxicos emanados por el transporte público terrestre.

1.3. Formulación de la Investigación.

La contaminación ambiental es un problema que ha acompañado al hombre a través de la historia, lo cual se ha agudizado en las últimas décadas como

consecuencia del crecimiento poblacional en forma desordenada y sin control, así como el auge de la industria, dentro de la cual se encuentra la industria automovilística que trajo consigo emisiones de gases tóxicos, ruido y humo, provocando una considerable contaminación en la atmósfera, lo que incide negativamente en los seres vivos que habitamos el planeta tierra, ya que afecta directamente la salud del ser humano; pero el hombre le ha dado poca importancia a la degradación ambiental ya sea por la falta de programas de concientización y poca educación sobre el tema, así como los intereses socioeconómicos que en muchos casos prevalece sobre el interés de la población.

Como es de hacer notar, los procesos de degradación ambiental están íntimamente relacionados con las formas en que se gestionan y utilizan los recursos naturales, situación que por sus efectos negativos ha provocado que los diferentes Estados consideren necesario la creación de normas jurídicas que ayuden a proteger el medio ambiente.

En cuanto a El Salvador el deterioro del medio ambiente provocado por las unidades del transporte público de autobuses y microbuses ha contribuido a agudizarlo, lo que ha provocado graves problemas para la población que diariamente se ve afectada por ello, lo cual puede generar daños irreversibles para las presentes y futuras generaciones, como pueden ser enfermedades respiratorias, gastrointestinales, pérdida del oído, enfermedades nerviosas, etc. Además, en la atmósfera se está contaminando el aire como producto de la generación de gases tóxicos, como óxido de azufre, óxido de nitrógeno, óxido de carbono, hidrocarburos, etc. "Debido al elevado número de vehículos que circulan en el país que utilizan combustible como la gasolina y el diesel aunado a los daños que se generan por las actividades industriales, atentando contra la

capa de ozono”¹. Como puede observarse la industria del transporte terrestre urbano, generan niveles de contaminación mayores que los establecidos en las normas de la Organización Mundial para la Salud.

Dada la acentuación de la problemática de la contaminación ambiental en el país se considero necesario regularlo constitucionalmente, es así como, en la Constitución de la República el Artículo No. 117 permite la creación de instituciones y normas jurídicas que coadyuven a proteger, conservar y mejorar los recursos naturales y del medio ambiente. Es así como en el año 1997 se crean instituciones como el Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales², el cual tendrá dentro de sus funciones la de formular y planificar políticas en materia ambiental. Así también en el año 1998 se crean leyes especiales tales como: la Ley del Medio Ambiente y sus Reglamentos en el año 2000.

En cuanto a la regulación del transporte vehicular también se ha creado normativa especial como son: Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial la cual entro en vigencia en enero de 1996 y su Reglamento en agosto de ese mismo año, en donde el Viceministerio de Transporte por medio de los organismos respectivos será el responsable de ejecutar los programas, funciones y actividades del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, ejerciendo control sobre los automotores que ocasionen contaminación ambiental. Por otra parte el Código Penal establece en el Capítulo II de los Delitos Relativos a la Naturaleza y al Medio Ambiente señala algunas sanciones para aquellas personas que afecten directamente o indirectamente la atmósfera y que con estas acciones se afecte la salud de otras personas.

¹ El Desafío Salvadoreño de la Paz al Desarrollo sostenible. Libro Verde de FUSADES. Mayo pp.44

² Ministerio de Economía: Acuerdo Ejecutivo No. 27 del 16/05/97

En cuanto al Código Municipal en su Artículo 4, numeral 11 da el fundamento jurídico para que las municipalidades participen en lo relativo al transporte vehicular, dándose como consecuencia un conflicto de competencia entre las instituciones gubernamentales como es el Viceministerio de Transporte y las municipalidades, las cuales se cree deben estar en coordinación para garantizarle a la población un medio ambiente sano y equilibrado, el cual se ve afectado principalmente en ciudades como San Salvador por la falta de control en las emisiones de gases de las diferentes industrias dentro de la que se encuentra los vehículos automotores particulares como los del servicio urbano colectivo, irrespeto a las señales de tránsito y paradas de autobuses, excesiva o lenta velocidad, ausencia de incentivos que ayuden tanto a conductores como propietarios a velar porque sus unidades se encuentren en buen estado, falta de cumplimiento de las sanciones establecidas en la normativa, entre otros.

Lo anterior ocasiona congestionamiento, desorden vehicular, emisión de gases tóxicos, ruido, humo, costos económicos elevados, malestar en la población, enfermedades respiratorias, emocionales y psicológicas en la población. Como se puede observar existen leyes que se relacionan con el medio ambiente las cuales deben ser aplicadas para mitigar efectos negativos que esta provocando el transporte colectivo urbano, por lo que es necesario que el Estado a través de sus instituciones respondan con medidas más efectivas tendientes a la conservación del medio contribuyendo a la salud de los grupos humanos y a su convivencia social.

Dado que existen una serie de factores que inciden en la aplicabilidad de la normativa vigente, como es por un lado la falta de interés sobre el daño que ocasiona a la salud la emisión provocada por los hidrocarburos, la ausencia o poca capacitación por parte de las instituciones responsables a los sectores involucrados, como son los empresarios, motoristas, cobradores y dueños de

talleres mecánicos sobre la legislación concerniente al transporte público terrestre, deficiente control de la vida útil de las unidades del transporte público lo que genera emisiones de contaminantes, aunado a ello la resistencia al cambio por parte de los transportistas y la falta de coordinación entre las unidades involucradas en el que hacer del sector transporte, por lo que se considera necesario investigar las consecuencias ambientales que se generan por la falta de aplicación de la normativa vigente relacionada con el mismo.

1.4. Delimitación de la Investigación

La investigación se enmarca en los años de 1996 a la fecha porque es en ese año entra en vigencia la la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y se crea su Reglamento, además se considera que es a partir de ese momento que el Estado realmente incorpora normativa que regula el transporte vehicular con miras a la protección del medio ambiente.

El trabajo de investigación sobre los factores que obstaculizan la aplicación de la legislación que regula el transporte público urbano y las consecuencias ambientales que se derivan de ello, se referirá específicamente al área urbana de San Salvador, por considerar esta zona geográficamente de alta contaminación como resultado del crecimiento vehicular fácilmente identificado debido a la afluencia que estos hacen en esta área; siendo necesaria la aplicación de medidas correctivas para la protección y conservación del ambiente, considerándose dentro del trabajo de investigación como transporte público a los autobuses y microbuses de pasajeros.

El trabajo será de carácter investigativo y documental con el fin de encontrar las causas y plantear posibles soluciones para la efectiva aplicación de la normativa jurídica vigente.

1.5. Marco Teórico Conceptual.

Es importante conceptualizar algunos términos que se mencionan en esta investigación y que constituyen parte fundamental de la misma que desarrolla las leyes que regulan el medio ambiente y el sector del transporte público, así como otros conceptos utilizados en el desarrollo del trabajo, como son:

1) Contaminación

“La presencia o introducción al ambiente de elementos nocivos a la vida, la flora o la fauna, o que degraden la calidad de la atmósfera, del agua, del suelo, o de los bienes y recursos naturales en general, conforme lo establece la ley.”³

2) Contaminante

“Toda materia, elemento, compuesto, sustancias, derivados químicos o biológicos, energía, radiación, vibración, ruido, o una combinación de ellos en cualquiera de sus estados físicos que al incorporarse o actuar en la atmósfera, agua, suelo, flora, fauna o cualquier otro elemento ambiente, altere o modifique su composición natural y degrade su calidad, poniendo en riesgo la salud de las personas y la preservación o conservación del ambiente”⁴.

2) Contaminantes Ambientales

“Gases, partículas o ruidos producidos por un vehículo automotor, que excedan los niveles permisibles establecidos en este reglamento.”⁵

³ Ley del Medio Ambiente Art. 5

⁴ Ibid. Art. 5

⁵ Nuevo Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial Art. 4 N° 16.

3) **Concesión.**

“Acto de la Administración pública por la cual se encomienda a un tercero la organización y el funcionamiento de un servicio público en forma temporal, para ese fin le otorga determinados poderes y atribuciones”⁶.

4) **Convertidor Catalítico**

“Aditamento que es parte del sistema de control de emisiones del vehículo que contribuye a reducir las emisiones contaminantes.”⁷

5) **Daño Ambiental**

“Es toda pérdida, disminución, deterioro o perjuicio que se ocasione al ambiente o a uno o más de sus componentes, en contravención a las normas legales. El daño podrá ser grave cuando ponga en peligro la salud de grupos humanos, ecosistemas o especies de flora y fauna e irreversible, cuando los efectos que produzca sean irreparables y definitivos.”⁸

6) **Desechos**

“Material o energía resultante de la ineficacia de los procesos y actividades, que no tienen uso directo y es descargado permanentemente.”⁹

7) **Dióxido de Nitrógeno**

“Los óxidos de nitrógeno son emitidos principalmente por los vehículos. Dentro de estos el mas importante por su agresividad química es el Dióxido de Nitrógeno. Las exposiciones directas a este incrementan la susceptibilidad a infecciones respiratorias y la función pulmonar en asmáticos”¹⁰

⁶ Ibid, Art. 4 No. 14

⁷ Nuevo Reglamento op. cit. Art. 4 N° 17

⁸ Ley Medio op. cit. Art. 5

⁹ Ibid. Art. 5

¹⁰ Resumen de la Calidad del Aire en Centro América. marzo 2002 Swiss Contact.

9) **Gestión Pública Ambiental**

“Todas las actividades o mandatos legales que realiza o ejecuta el Estado o las municipalidades con relación al medio ambiente con consecuencia o impacto en el mismo.”¹¹

10) **Hidrocarburos**

“Mezcla de Carburo de Hidrogeno utilizada como combustible en los motores de explosión o de combustión interna.”¹²

11) **Humo**

“Mezcla de gases, de vapor, de agua y de partículas tenues de carbón que se desprende de los cuerpos en combustión”¹³

12) **Medio Ambiente**

“Es el sistema de elementos bióticos, abióticos socioeconómicos, culturales y estéticos que interactúan entre sí, con los individuos y con la comunidad en la que viven, determinando su relación y sobre vivencia, en el tiempo y en el espacio.”¹⁴

13) **Obligación de Reparar el Daño**

“Deber legal de restablecer el medio ambiente o ecosistema, a la situación anterior al hecho, que lo contaminó, deterioró o destruyó, cuando sea posible, o en dar una compensación a la sociedad en su conjunto, que sustituya de la forma más adecuada y equitativa el daño, además de indemnizar a particulares por perjuicios conexos con el daño ambiental, según corresponda.”¹⁵

¹¹ Ley op. cit. Art. 5

¹² Larousse Diccionario Manual Ilustrado – Enciclopédico.

¹³ Ibid.

¹⁴ Ley op. cit. Art. 5

¹⁵ Ibid. Art. 5

14) Opacidad.

“Estado en el cual una materia en general, o en particular, los gases, humos y partículas del escape de un vehículo, impiden el paso de los rayos de la luz. Los valores de los límites a los que se refiere este Reglamento se deben medir en porcentajes con una longitud óptica de referencia de cuatrocientos treinta milímetros.”¹⁶

15) Ordenanza Municipal

“Diversas disposiciones, aisladas o en cuerpos orgánicos, que con carácter general y obligatorio para vecinos y residentes dan los municipios para regular el régimen de convivencia, desarrollo y policía en la esfera municipal.”¹⁷

16) Ruido

“Conjunto de sonidos inarticulados y confusos inarmónicos y muy distinto del sonido musical. Sonido que se percibe con molestia auditiva, como la aceleración innecesaria de vehículos, uso de bocinas estridentes, radios a todo volumen, etc.”¹⁸

17) Subsidio.

“Ayuda económica oficial para atender ciertas necesidades individuales o colectivas.”¹⁹

¹⁶ Nuevo Reglamento op. cit. Art. 4 N° 34

¹⁷ Manuel Osorio, Diccionario de Ciencias Jurídicas, políticas y Sociales .

¹⁸ Ciencia Salud y Medio Ambiente. Nuevo Programa Reforma Educativa Editorial Lara Velásquez. .Pág.177

¹⁹ Océano Uno. Diccionario Enciclopédico Ilustrado. Edición 1990.

18) **Tarjeta de Control de Emisiones**

“Documento realizado de acuerdo con los requerimientos de la dirección General de Tránsito, el cual contiene información básica de un vehículo y su propietario, y registra los resultados de las pruebas de control de emisiones.”²⁰

19) **Valor Lambda**

“Valor que se obtiene de dividir la relación aire/combustible real de un motor, con relación aire/combustible estequiométrica.”²¹

20) **Vía Pública**

“Se llama a todo camino, calle o avenida, destinada para el tránsito de personas, vehículos y animales.”²²

1.6. Características y Principios del Derecho Ambiental

Es importante que se mencionen las características del Medio Ambiente desde el punto de vista jurídico de diferentes autores y así poder darse cuenta que sin importar la procedencia de estos, el fin es el mismo: “ La Protección del Medio Ambiente”, además siendo esta una rama tan importante no solo del Derecho sino también para la población mundial, se debe basar en principios que para todos sin excepción es deber cumplirlos en la medida que a cada cual le competa.

1.6.1. Características del derecho ambiental.

Martín Mateo representante de la doctrina española señala como características especiales del derecho ambiental las siguientes:

²⁰ Nuevo Reglamento op. cit. Art. 4 N° 47

²¹ Op. Cit. Art. 4 N° 49

²² Ibid. Art. 4 N°

- a) "Sustratum Ecológico: Se refiere a su carácter sistemático, lo que lo diferencia de los aspectos paisajísticos y sanitarios;
- b) Espacialidad Singular: se refiere a la globalidad o a los alcances internacionales de los problemas ambientales.
- c) El Componente Técnico Reglado: que se refiere a la fijación de niveles de emisión, características de los motores, listas de sustancias tóxicas.
- d) La Vocación Redistributiva: que es la aspiración internalizadora de los costos que ocasiona a la colectividad la transmisión de residuos y subproductos a los grandes ciclos naturales.
- e) La Primacía de Intereses Colectivos: ya que el derecho ambiental es un derecho sustancialmente público que no excluye a la colectividad sino que esta al servicio de este"²³ este inmerso un conflicto entre intereses público o privado y el resto de la sociedad titular del derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado al desarrollo de la persona.
- f) Dispersión Normativa: la cual a su vez de ser característica externa del derecho ambiental también le genera un problema. La dispersión del derecho ambiental es temporal, pues es el resultado de una aluvión histórico; es sectorial debido a la ausencia de voluntad de adoptar una ley general lo que ha provocado el mantenimiento de tratamiento sectorizado de la legislación ambiental.
- g) Dispersión Institucional: que se refiere a la multiplicidad de los sujetos actores en la participación de la creación de las normas ambientales.

En la doctrina francesa el derecho ambiental posee un carácter horizontal, el cual supone en primer termino que esta rama jurídica se encuentra cruzada por las líneas verticales del mismo derecho ambiental, por ello se habla de Derecho Civil Ambiental y Derecho Penal Ambiental entre otros.

²³ Libro Verde de FUSADES Ibid, Cfr. Pag. 128

En segundo termino su carácter horizontal se refiere a la extensión de la idea ambiental por los siguientes sectores de ordenación: la energía, la ordenanza del territorio y el transporte.

1.6.2 Principios del Derecho ambiental

A continuación se detallan algunos principios del derecho ambiental que se consideran importantes señalarlos porque nos da el parámetro para saber donde se enmarca el medio ambiente.²⁴

1) "Principio de Realidad.

Este principio guarda estrecha relación con las siguientes características a) sustrato técnico metajurídico, que se refiere a las condiciones sobre las cuales se pueden realizar ciertas actividades, y b) Carácter Sistémico en donde cada elemento de los sistemas naturales se encuentran interconectados entre sí.

2) Principio de Solidaridad.

Se basa en que el problema ambiental le concierne al género humano en un permanente devenir de unidad de acción.

3) Principio de Información.

Información de un Estado a otro, de una administración a otra, información popular, divulgación de accidentes ambientales y de la forma de evitarlos, con la finalidad de reducir el peligro cuando éste esta latente.

4) Principio de Vecindad

Aborda las relaciones entre Estados limítrofes.

5) Principio de Protección Ambiental.

Se refiere a que los Estados conjunta o individualmente deberán tomar todas las medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación; además deberán

llevar a cabo e impulsar la investigación científica y establecer programas científicos de monitoreo para recabar información en lo relacionado al medio ambiente, incluyendo el impacto ambiental sobre el ser humano; los Estados deberán establecer normas específicas para evitar daños al ambiente y restaurar o mejorar su calidad.

6) Principio de cooperación Internacional.

En la Declaración de Estocolmo en el principio No. 24 se establece que las cuestiones ambientales tienen que ser abordadas con el espíritu de colaboración y que los países grandes y pequeños deben relacionarse en un plano de igualdad. Se refiere a que entre todos los Estados.

7) Principio de Igualdad entre los Estados.

Parte del Derecho Internacional común plasmados en la declaración de Estocolmo en sus principios 1 y 24.

8) Principio de Patrimonio Universal.

Esto significa que nadie, ningún país, entidad o persona puede convertirse en dueño del medio ambiente, porque pertenece a toda la humanidad.

9) Principio de Regulación Jurídica Integral, prevención y representación, defensa y conservación, mejoramiento y restauración.

Este principio plasmado en las recomendaciones establecidas en el plan de acción adoptado por la conferencia de Estocolmo y se inserta en la mayoría de los instrumentos jurídicos internacionales.

²⁴ Carballo Broen: Manual de Derecho Ambiental salvadoreño y sus Principios Rectores, 1ª. Edición CESTA, San Salvador, 1998, Cf. Pp. 16-20

10) Principio de Responsabilidades Compartidas.

Se refiere a las responsabilidades compartidas por las alteraciones causadas al medio ambiente por actividades dañinas por personas físicas o jurídicas. Este principio se encuentra en el principio 22 de la Declaración de Estocolmo.

11) Principio de Responsabilidad Colectiva.

Sea mancomunada o solidaria y responsabilidad subsidiaria del Estado.

12) Principio de Conjunción de Aspectos Colectivos e individuales.

Este principio parte de los elementos naturales y sus distintas interacciones.

13) Principio de Introducción de la Variable Ambiental en la toma de Decisiones.

Se refiere a la responsabilidad política, ya que exige la intervención directa del Estado a través de acciones prioritarias y preferenciales.

14) Principio del Nivel de Acción más adecuado del Espacio a Proteger.

Este establece que para cada una de las diferentes categorías de contaminación se debe buscar el nivel de acción más conveniente sea local, nacional, regional o internacional, así como considerar la región geográfica a proteger.

15) Principio de Tratamiento de las Causas y de los Síntomas.

Se refiere a la necesidad de tratar las causas de los diferentes daños ambientales y sus síntomas, porque las intervenciones son más eficaces entre más temprano ocurran en el proceso de desarrollo de los daños ambientales.

16) Principio de Transpersonalización de las Normas Jurídicas.

El derecho ambiental se aborda aquí como derecho de los humanos y del ambiente. Se basa en que toda violación lesiona por ella misma a la persona y al ambiente, abriendo sin mayor preámbulo el deber-derecho de reparación.”

CAPITULO II: ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SUS CONSECUENCIAS AMBIENTALES.

El medio ambiente constituye hoy en día un problema no solo en los países ricos o desarrollados sino también en los países pobres o subdesarrollados que se han visto afectados por el deterioro del mismo, lo cual es producto del desarrollo industrial de los pueblos, que han venido experimentando en el correr del tiempo; pues salta a la vista que el hombre como especie viviente forma parte de un sistema complejo, de relaciones e ínter relaciones con el medio natural que lo rodea que en un momento provoca un desequilibrio por el uso irracional de los recursos naturales en busca de la satisfacción de sus necesidades.

Lo anterior a permitido que se generen reflexiones, entre ellos, ecologistas, naturalistas sobre el deterioro del medio ambiente, determinando sus causas, sus efectos que de alguna medida detengan ese deterioro, lo cual no es atendido con plenitud por los Estados poniendo en peligro esa fuente que se ha creído inagotable, pero que en las últimas décadas esta en inminente peligro, lo que puede generar hasta la destrucción de la raza humana. Por lo antes expuesto se considera necesario conocer los diferentes momentos históricos en que el hombre ha evolucionado en busca de su propio desarrollo a fin de satisfacer sus necesidades.

2.1 Época Precolombina.

En esta etapa evolutiva el medio de vida del hombre primitivo estaba basado en la caza, pesca y la recolección de recursos silvestres, ya que contaba con una vegetación natural exuberante y una fauna rica y variada., pero su poca especialización productiva no les permitía una explotación muy eficiente de los

recursos de un lugar determinado, lo que a su vez limitó su densidad de población lo que condujo a que el proceso de especialización en la caza y recolección culminara con la formación de aldeas y pueblos permanentes con diferentes rangos sociales, que a menudo contaban con líderes, pero fue hasta en el año 1600 A. de C. aproximadamente cuando aparecieron las primeras comunidades propiamente agrícolas, en donde el hombre se establece en asentamientos lo cual le permitió dedicarse con su grupo familiar a la producción agrícola, y tener a veces una recolección muy abundante, por lo que se hizo necesario inventar sistemas para almacenarla, tales como cestas y recipientes de barro .

Este cambio de vida tuvo un impacto significativo en donde se comenzaron a sembrar plantas y cosechar sus frutos, tales como maíz, ayote y frijol. Estos productos satisfacían una gran parte de las necesidades humanas complementándolo con algunos otros granos, legumbres, frutas y alguna carne procedente de la cacería, lo cual permitió que se concentrara la población en comunidades más grandes. Como puede observarse el hombre en este inicio tuvo que realizar varias acciones que le permitieran subsistir debido al crecimiento poblacional lo que lo conduce a cambiar sus formas de explotación de la tierra llevándolo a deteriorar el medio ambiente, por lo que se concluye que en esta etapa "la contaminación estuvo determinada por dos razones, la primera por la actividad del hombre primitivo, el cual se dedicaba a las actividades agrícolas, por lo que el ecosistema fue dañado; la segunda porque la población del hombre primitivo era muy reducida y esparcida geográficamente, debido a ello el hombre adquirió capacidad tecnológica iniciando la alteración de los recursos naturales, tales como: agua, tierra y aire, pasando a un modo de producción económico más desarrollado"²⁵

²⁵ Pérez Camacho, Efrain: Manual de Derecho Ambiental, Etapa del Derecho Ambiental.

En esta época los indígenas tuvieron la necesidad de intercambiar sus productos agrícolas, artesanales, de caza y pesca, por lo que crearon su propio sistema comercial, el cual consistió en intercambiar los diferentes productos en plazas especiales llamadas tiangués porque no existía la moneda, por lo que el comercio se realizaba por un simple cambio o trueque de productos, posteriormente fue que utilizaron el cacao como moneda. Este sistema comercial necesitaba de vías de comunicación y de transporte, pero no tuvieron desarrollo en las comunicaciones; en cuanto al transporte como carecían de animales de carga para transportar los productos de un lugar a otro se auxiliaron de cargadores humanos a los cuales llamaban "tlamemes", pero conocieron otro medio de transporte por vía marítima como es la canoa.

2.2 Época Colonial.

A la llegada de los españoles a la tierra de Cuscatlán esta era ocupada por los pipiles y lencas, en donde los observadores contemporáneos del siglo XVI coincidieron en que "la población era densa durante la época de la conquista, alrededor de un millón de personas en El Salvador en 1524"²⁶, con una cultura muy desarrollada y opusieron una tenaz resistencia a los conquistadores; por otra parte, Cuscatlán era considerada la zona más fértil y rica de la región. Al someter al territorio crearon las villas, las cuales eran comunidades muy pequeñas y que en la mayoría de los casos se situaban en comunidades indígenas importantes y a la vez se repartían el botín de la conquista, es así como el 1º. De abril de 1525 se fundó la Villa de San Salvador, siendo el primer alcalde Don Diego de Holguín y en el año de 1530 se creó la villa de San Miguel por el Capitán Luis Moscoso. La conquista para El Salvador fue una transformación violenta de su sistema económico, político y social porque a

²⁶ Dalton Roque: Monografía de El Salvador, Pág. 34

través de las nuevas instituciones y sistema de valores aseguraron el dominio los conquistadores, pasando sus pobladores nativos a ser "indios" y su trabajo a partir de ese momento serviría solo a los intereses de los nuevos amos. Esto conllevó además que su medio ambiente fuera alterado ya que se introdujeron nuevas técnicas, herramientas agrícolas, animales de tiro y cultivos europeos, ya que había que satisfacer las necesidades de los conquistadores que demandaban madera, leña, metales preciosos y productos agrícolas en grandes cantidades; esta transformación convirtió a los nativos en un individuo biológicamente similar a sus antepasados pero con una cultura muy diferente, ya que pasaron a ser simples indios esclavos. Dentro de las nuevas técnicas introducidas se encuentran los sistemas de riego por medio de acequias, fertilizar la tierra con abono obtenido del estiércol del ganado, la utilización del arado, utilización de animales de tiro, nuevas formas de preparar la tierra y recoger los frutos, todas estas transformaciones ayudaron a mejorar la alimentación de los campesinos y a utilizar nuevos conocimientos.

A diferencia de otras provincias la elite salvadoreña promovió la producción y exportación del añil, el cual era un colorante que era obtenido de la planta llamada jiquilite, el cual anteriormente había sido producido en pequeña escala por los nativos para comerciarlo con México. La calidad del añil que era reconocida en los países europeos permitió pagar los altos costos del transporte, es por ello que el añil se convirtió en el eje de la economía salvadoreña, el auge del añil se debió también al fenómeno de la revolución industrial que se gestó en el continente europeo. Pero a parte del añil se dio la explotación artesanal del hierro para la elaboración de utensilios para la producción agrícola como machetes, palas, picos, azadones y arados.

Los colonizadores introdujeron aves de corral y varias clases de ganado vacuno, caballar, porcino, caprino, ovino, asnal y mular, lo cual evito que el indígena fuera utilizado como bestia de carga.

El buey y la rueda permitieron el uso de la carreta para el transporte de los productos agrícolas y de las personas, también fueron utilizados como medio de transporte el caballo, la mula y el asno, las veredas fueron convertidos en caminos vecinales. Otro de los cambios que introdujeron los colonizadores fue la industria manufacturera textil a través de los telares mecánicos que permitió producir telas de seda, lana, lino, y algodón. Durante esta época "la corona española concentró el comercio en la ciudad de Sevilla, España utilizando el transporte marítimo, necesitando para llegar a estas tierras los llamados barcos registros, embarcaciones que recibían un permiso especial para negociar entre Sevilla y el Golfo de Honduras"²⁷, esto con el objeto de establecer un comercio de tipo monopolista con la metrópoli, porque no podían las colonias comerciar con otros países.

Posteriormente se dio un cambio en la forma de como los españoles administraban las colonias, lo que fue conocido como las reformas borbónicas, estas ayudaron a que el añil alcanzara un gran auge entre los años 1760 y 1772, lo cual determinó una mayor dependencia de España por parte de la colonia, estos cambios se realizaron a través de varias décadas y lentamente porque existía una oposición y protestas de los grupos locales poderosos. Lo anterior provocó un aumento de competencia entre diferentes grupos y regiones de la Capitanía General. "Las reformas borbónicas contribuyeron a crear las condiciones para un desenlace que España nunca imaginó: el movimiento de independencia"²⁸, esto debido a una mayor injerencia de Francia sobre España y

²⁷ El Salvador Ministerio De Educación, Dirección y Cultura de El Salvador Cfr .pag. 876-107.

²⁸ Historia de El Salvador, Tomo I. Ministerio de Educación, Comisión Nacional de los Libros de Texto Gratuitos, El Salvador C.A. Pàg.150

la urgente necesidad de hacer cambios sobre sus colonias porque la crisis se reflejaba en la decadencia del Comercio entre España y sus colonias, la disminución de los impuestos recibidos, falta de control sobre las autoridades locales por lo que España necesitaba urgentemente aumentar el comercio, mejorar la recolección de impuestos y reorganizar la administración de las colonias, por lo que nombro a funcionarios reales para que cobraran el impuesto directamente, creando monopolios reales de producto de demanda como la aguardiente y el tabaco y controlando el contrabando, así también crean la primera intendencia que tenia como pilares de su administración la de aumentar los ingresos y el control del Rey de España, fue en esta época que se creo la primera Intendencia en Centroamérica en el territorio que hoy es El Salvador.

El jiquilite o añil era el producto más importante de exportación y se cultivaba en todo el territorio salvadoreño, es por ello que se crearon algunas instituciones para proteger a los productores como fue el Montepío de Cosecheros de Añil la cual era una institución de crédito y que les permitía organizarse y otras dos instituciones que apoyaban las reformas borbónicas como fueron la Sociedad Económica de Amigos del País y el Consulado de Comercio las cuales terminaron sirviendo como bases de poder a los diferentes grupos de poder para el movimiento independentista. Es por ello que se considera que existía una crisis económica y crisis política de la corona española aunado a ello las reformas borbónicas, las ideas de la ilustración para comprender la realidad y concluir que el dominio español tenia que concluir, el auge del añil dejo más en claro la dependencia que se tenia por lo cual aumento el deseo de la independencia, la cual fue una realidad en el año 1811.

2.3 La Revolución Industrial.

El auge del arial se debió también al fenómeno que se estaba gestando en Europa como es la revolución industrial, es por ello que en el Siglo XIII surgieron numerosos descubrimientos científicos, lo cual facilita a la tecnología un salto de calidad hacia el desarrollo, siendo en este proceso que se introducen "máquinas accionadas por fuentes de energía a partir de combustión siendo el carbón la base de dicha energía".²⁹ Inglaterra fue el país donde se origino el fenómeno de la transformación de la producción que debido a su ubicación geográfica facilitó el comercio. En donde, "a partir de los siglos XIV y XV se desarrolla una importante fabricación artesanal de telas, sumado el comercio, la piratería y la explotación de las colonias habían producido capitales suficientes para emprender la industrialización, la que se inicia con los textiles de algodón en 1773, requiriendo el mejoramiento del transporte.

El aumento de la producción textil, minera y de otras especialidades necesitó el mejoramiento del transporte, la profunda transformación de la técnica industrial no se limito ni se detuvo en la primera mitad del siglo XIX, desde 1800 aproximadamente se extienden las formas industriales de producción, primero a Francia después Alemania y hacia finales de ese siglo a Rusia, a los Estados Unidos y otras naciones. Hoy ya no se encuentran países que no se hayan industrializado en mayor o menor medida".³⁰ Como ejemplo de estos descubrimientos científicos se puede mencionar "la máquina de vapor que permitió al hombre generar energía donde y cuando lo deseara, proporcionó una fuente móvil de energía, para impulsar ferrocarriles y barcos transatlánticos".³¹ Esta innovación provoca cambio en los sistemas de

²⁹ Valle Mario F, Derecho Ambiental. El Proyecto de contaminación.

³⁰ Brow, Juan: Esbozo de Historia Universal, Cf. Pág. 163-164

³¹ McCormick, Jack: Enciclopedia Científica Atomos, Energía y Máquinas, C.I.-John W. Clute, S.A., México, 1965, pag. 152.

producción la cual sustituye definitivamente al taller artesanal entre los años 1760 a 1830 aproximadamente. A finales del siglo XIX se inventa la energía por combustión interna que permite la aparición del automóvil, con lo que se revoluciona totalmente el transporte en el ámbito mundial.

◆ **Período Post Independencista.**

Después de la independencia la población salvadoreña se dio cuenta que no iba hacer fácil gobernar, cada grupo esperaba algo distinto, por una parte unos querían mantener las mismas autoridades y otros deseaban cambiar la forma de gobierno siguiendo las ideas de la ilustración, los diferentes cambios políticos que se dieron por la independencia dañó la economía porque se había destruido el sistema comercial que existía durante la época colonial, los líderes de esta época consideraban que el libre comercio y la apertura de mejores mercados para el añil sería de mucha prosperidad, por lo que la autoridades constituyentes eliminaron las restricciones al comercio y bajaron los impuestos de exportación e importación³².

Pero estos no eran los únicos problemas ya que se inicio con un país que tenía una economía pobre y atrasada con una limitada producción de herramientas, con caminos que eran veredas de mulas y con puertos que escasamente veían la llegada de un barco, lo cual le obstaculizaba la exportación del añil a los mercados europeos, por lo que era una de las mayores preocupaciones para los salvadoreños interesados en producir y exportar más, pero la apertura del ferrocarril de Panamá consolidó nuevas rutas de transporte porque estos ferrocarriles visitaban los puertos de La Unión, La Libertad y Acajutla permitiendo mayor fluidez en las exportaciones.

Por otra parte en la época de la colonia no se le había dado énfasis a la educación de la mayoría de la población, lo cual impedía el desarrollo

³²Historia de El Salvador, Op. Cit. Pag. 199

económico, ya que era muy reducido el número de profesionales en esa etapa; además las guerras fue otro fenómeno que restringió el desarrollo ya que destruían la poca infraestructura que existía, las mulas y los caballos que se utilizaban para transportar los productos al mercado eran enviados al servicio militar.

El añil siguió siendo el principal producto de exportación, desplazado posteriormente por los colorantes sintéticos, provocando la necesidad de buscar otro producto que sustituyera el añil, es así como el café viene a sustituirlo, el cual toma auge en el año 1860, ya que anteriormente se cultivaba en menor escala, así también se introdujeron otros cultivos como es el caso del algodón y la caña de azúcar.

Lo anterior dio origen a que se acumularan las tierras en pocas familias coadyuvando a que se concentraran también en ellas los recursos financieros y las exportaciones de los productos agrícolas; aunado a lo anterior surge una creciente afluencia de inversión extranjera, lo que permitió el funcionamiento del ferrocarril por la necesidad de transportar los productos agrícolas, el cual funcionaba a vapor, necesitando mucha leña lo que incidió en la tala de árboles, bosques y selvas, teniendo un impacto adverso en la economía.³³

2.4 Época Moderna y Actual.

Se considera necesario plasmar estas dos épocas que fueron de gran trascendencia para el país en áreas como la política, lo económico y social obteniendo con ello un desarrollo ascendente que permitió que tanto la agricultura como la industria avanzaran tecnológicamente hasta llegar a nuestros días.

³³ Quezada, José Rutilio: Base Ecológica de la Violencia En El Salvador, Una Propuesta de Restauración Ambiental, Pág. 106-110

2.4.1. Época Moderna

Al hablar del transporte terrestre en la época del siglo XX en El Salvador, es importante primero referirnos al cultivo del café, el cual impacta la vida nacional en aquella época, ya que fue sinónimo de progreso especialmente en las primeras tres décadas del siglo lo que permitió el desarrollo y fortalecimiento de un sector social que acumuló riqueza que serviría para su crecimiento económico, así mismo revolucionó la demanda interna de manufactura extranjera, el auge en los precios del café y la exportaciones del grano, lo anterior provocó un crecimiento nunca visto en las importaciones.

Las compras en el exterior de bienes de consumo crecieron a un ritmo apresurado principalmente de textiles, telas de algodón, aunque también sedas, tejidos de lana, lino y yute. También llegaron al país los primeros bienes de capital, entre ellos artículos de ferretería, maquinaria, piezas metálicas y equipo, tanto para ferrocarriles como para el procesamiento del café. Más tarde llegaron otros signos de modernidad como es el automóvil y el fonógrafo.

Sin duda el auge cafetalero también modifica las relaciones entre el campo y la ciudad, eso obligó a reorganizar los espacios nacionales y aceleró el desarrollo en la red vial iniciándose en ciudades como San Salvador, Santa Ana y San Miguel, ya que estos solo conocían calles de polvo y piedra. Es así como surge la necesidad de transportar la producción agrícola y a las personas en forma rápida y cómoda, surgiendo en el año 1897 el carruaje halado por cuatro caballos, con capacidad de transportar 8 personas, siendo las primeras rutas: San Jacinto, San Marcos, Mejicanos, Soyapango y San Martín, construyendo la primera terminal de carruajes en el Mercado Central; posteriormente en 1899 se inaugura el tranvía halado por cuatro mulas con la capacidad de transportar hasta 20 personas que salían de la estación de ferrocarril hasta la penitenciaria,

ubicada en lo que hoy es la 17 y 15 Av. Sur y Parque Simón Bolívar, el tranvía halado por animales fue sustituido por el tranvía eléctrico.

El Desarrollo que se estaba gestando necesitaba acompañarse de otros cambios es así como da inicio a la modernización de la infraestructura del transporte que comenzó en "abril de 1900 con la inauguración del primer servicio ferrocarrilero, partiendo esa línea del Puerto de Acajutla, pasando por Sonsonate para terminar en la capital de la república, recorriendo un trayecto de 105 kilómetros, estableciendo estaciones en San Salvador, Sonsonate y Santa Ana saliendo un tren diario de ida y vuelta a esas ciudades. Posteriormente se inauguran otras vías a cargo de las empresas: The Salvador Railway, C.L. International Railway Of C.A. y Ferrocarril de San Salvador a Santa Tecla".³⁴

A este movimiento surge un auge considerable en la construcción urbana y nuevas calles, es así que "en el año 1901 se inaugura la Avenida Independencia adornada con bustos en mármol de los próceres y algunos hombres nobles latinoamericanos y españoles por el presidente Tomás Regalado".³⁵ A pesar de haberse pasado al tren como medio de transporte continua el uso del tranvía que tiene dos líneas una en Sonsonate que une la capital con Izalco con "un recorrido de 10 kilómetros y la otra con la capital con una explotación de 19,968 kilómetro, transportaban 1,617,800 pasajeros por año, con cuatro líneas principales, una servida por 7 carros con una capacidad para 25 personas, partiendo de cada extremo de la ciudad, cada 10 minutos; otra con 4 carros saliendo de cada extremo, cada 12 minutos, otra con 4 carros, saliendo cada 15 minutos y otra con 3 carros, saliendo cada 20 minutos. El servicio se iniciaba a

³⁴ Libro Azul de El Salvador 1866-1912. Publicado por Bureau de Publicidad de la América Latina, Compilador y editor L.A. Ward. Pág. 89-92

³⁵ Diario de Hoy, Centuria 1900-1930. Pág. 10

las 5:15 a.m. y terminaba a las 9:00 p.m., cobrando 7, 10 y 12 centavos, según carrera.”³⁶

En agosto del año 1908 se “construyeron 10 kilómetros de carretera llegando hasta Zaragoza con obras como el puente de Ayagualo y el del Rómulo con un costo de 24,406 pesos y en el año 1910 se ejecutaron 15 kilómetros más dando una anchura suficiente a la vía, hasta su terminación; esta carretera fue de importancia para los exportadores e importadores del café. Fue el 30 de marzo de 1911 cuando la Asamblea Nacional Legislativa por decreto crea la Suprema Dirección de un Ministerio de Agricultura dirigido por un subsecretario quien tendrá entre otros cargos el de vigilancia e inspección de los caminos municipales y vecinales”.³⁷

En el año de 1915 el automóvil comenzó a aparecer y sustituyó de manera paulatina a las bestias, las carretas y el ferrocarril, a pesar que gran parte de El Salvador era todavía una tupida montaña pero “el banquero Mauricio Duke y el hacendado Emeterio Ruano fueron los primeros en usar dichos vehículos”.³⁸

En abril de 1917, la municipalidad salvadoreña licitó y contrato la primera etapa de pavimentación con asfalto y hormigón, alcantarillado y suministro de agua potable para la capital, se realizaron estudios de sustitución de las carreteras para los automotores provistos de sólidas llantas de hule que no dañaran al asfalto recién instalado y fue en 1926 que se pavimento el Barrio San Jacinto, Santa Lucía y el Calvario, recibiendo una cubierta de asfalto en el año 1928. y fue en 1927 que se conocieron empresas de transporte como: ANSAR, SITUANZA, Nacional y Santa Fe con precios de pasaje de 3, 5 y 7 centavos, las cuales estaban bajo el control de la Policía Nacional. En el año de 1928 se crea la División de Transporte en la entonces jefatura de tránsito, dependencia de la

³⁶ Libro Azul de El Salvador Op. Cit. pág. 94-95

³⁷ Ibid, Pág. 96-97, 63

³⁸ Diario de Hoy, Op. Cit. Pág. 22

Policía Nacional Civil y se autorizaban en San Salvador, autorizando en esa fecha más rutas de "camionetas" nombre que se les daba a las unidades de transporte público en esa época. "Las camionetas tenían una capacidad de 24 sillas con motor de gasolina, frenos hidráulicos y con una sola puerta de entrada y salida, con carrocería de madera."³⁹

Como una solución a los grandes problemas de la región centroamericana por la falta de infraestructura en el transporte, no solo era deficiente la comunicación entre los países, sino dentro de cada uno de ellos, ya que las carreteras eran rudimentarias y el ferrocarril no llegaba a todas las localidades, menos a las que estaban aisladas en zonas montañosas y boscosas.

El General Maximiliano Hernández Martínez en 1932 fija el pasaje en ¢ 0.08 centavos, en esa época el país pasaba por una crisis debido a la baja de precio del café, los conflictos sociales; pero a pesar de eso se inicia la construcción de las calles 5 de Noviembre y la de los Planes de Renderos, de las que comunicaran a la capital con Santa Ana y San Miguel. También autoriza a las alcaldías para que estas pudieran otorgar permisos de líneas a los empresarios, así mismo en 1933 ordena hacer un estudio con propósito de generar electricidad por medio de la represa del río Lempa para combatir el descuaje de los árboles usados para la producción de leña.

En marzo de 1938 se inicia una polémica sobre el mal servicio del transporte urbano de pasajeros, originado por el escaso número de unidades de transporte y horarios muy extensos, siendo solucionado por el Ministro de Gobernación y empresarios. Ese mismo año se aparece la figura de los despachadores, personal que se encargaría de ejercer funciones de regulación, vigilancia y cumplimiento de las disposiciones destinadas al desarrollo normal y eficiente del servicio de transporte público.

³⁹ Diario de Hoy, Op. Cit. Pág. 24

de pasajeros, los cuales eran nombrados por el gobierno y pagados sus salarios por los empresarios de las unidades del transporte. A partir de octubre de 1939 se inicia la construcción del puente Cuscatlán, concluyendo la obra en 1942, así también en 1941 se inicia la construcción del Boulevard Universitario.

Posteriormente en el año 1940 el transporte fue afectado por la depresión económica a causa de la segunda guerra mundial afectando a los empresarios en el racionamiento de gasolina, llantas y otros accesorios necesarios para el mantenimiento de las unidades de transporte, limitándose también la jornada laboral, a 15 días al mes y los días sábados y domingos no trabajaban las unidades.

En el mes de julio de 1946 inician las sociedades de cooperativas de empresarios de autobuses de responsabilidad limitada; así mismo, el 18 de noviembre de ese mismo año se creó el Decreto 13, publicado en el mes de diciembre dando paso al Reglamento General de tránsito, siendo así la primera vez que el Estado regulaba por medio de una ley el servicio de transporte para pasajeros.

En los años de 1947-1951 el Gobierno de El Salvador invierte un total de "25 millones de colones en carreteras de las cuales el 64.5% se aplicó a la construcción y el resto a la conservación, la inversión destinada a nuevas construcciones fue aumentando de 2.7 millones en 1951 a 6.3 millones en 1952 y a 7.2 millones en 1953. También las cantidades destinadas a la conservación experimentaron una tendencia ascendente de 1.1 millones en 1947 a 3.0 millones en 1951".⁴⁰

En enero de 1951 se creó la Dirección General de Comercio, Industria y Minería teniendo dentro de sus funciones el contratar el servicio de transporte público, que durante la administración del presidente Oscar Osorio y mediante el decreto

⁴⁰ Ministerio de Economía, Atlas Censal de El Salvador, DIGESTYC, San Salvador, 1953. Pág. 75

legislativo número 110 promulgo la Ley Orgánica de la Dirección General de Comercio, Industria y Minería como una dependencia del Ministerio de Economía hasta el año 1956. Originándose en 1952 el primer estudio sobre la situación de las rutas y el movimiento vehicular, es así como en julio de 1954 por Decreto Legislativo número 1534 se libero la importación a los empresarios de autobuses para que importaran unidades armadas o incompletas. Ese año se aumento el precio de los pasajes de ¢ 0.07 a ¢ 0.10, lo que provoco malestar en la población. La primera importación de unidades fue de 25 a un costo de ¢ 18,000.00, eran de chasis metálicos, dos puertas, motor de gasolina. A estas unidades con motores Buick y Ford se les cambio por motores ingleses marca Perkins de diesel, de este modo se redujeron los costos y aumento el beneficio de los empresarios.

Posteriormente se inicia en el año 1956 la construcción de la carretera del Litoral por la Corporación John A. Roeblingis Son's de los Estados Unidos de América con una longitud de 318 kilómetros paralela a la Carretera Panamericana, dicha carretera incorporo a una zona productiva al desarrollo, dando auge al turismo nacional e internacional, el acceso a las playas del litoral salvadoreño, Con dicha calle se dejaba dividido a El Salvador en dos vías paralelas que se atraviesan longitudinalmente de oriente a poniente, se iniciaba el proyecto Programa de Caminos de Alimentación a la Carreta Litoral.

El 6 de marzo de 1957 se crea el Reglamento Transitorio de Transporte de Camionetas según Decreto Legislativo número 25 del Ramo de Defensa y Economía publicado en el Diario Oficial número 45 Tomo 174, bajo el control de la seguridad pública. Como una necesidad de organizarse los trabajadores del transporte público para la lucha de mejoras salariales y la formación de un contrato colectivo surge en 1960 el primer sindicato gremial de pilotos

automovilistas denominado Sindicato Nacional de Industrias del Transporte Similares y conexos.

En enero de 1961 por Decreto de la Junta Revolucionaria de Gobierno las funciones de transporte se pasaron de Seguridad Pública al Ministerio de Economía mediante la creación del Departamento de Fomento y Control del Transporte, lo cual solo estuvo así hasta 1964. Mediante el Decreto número 167 del 23 de diciembre de 1964 se crea la Dirección General de Fomento y Regulación del Transporte y Comunicaciones que tendría como funciones la de estimular el desarrollo, regulación y control del servicio de transporte urbano y rural de pasajeros sustituyendo el Departamento de Transporte.

Este mismo año debido al proteccionismo del Estado se desarrollan empresas ensambladoras de buses como DISASA, CASASA Y SUPERIOR produciendo para el mercado interno y de Centroamérica, pero debido a la crisis del Mercado Común Centroamericano por el conflicto entre Honduras y El Salvador llevó a la bancarrota a dichas empresas que de alguna manera habían contribuido al desarrollo del transporte colectivo de pasajeros, esto llevo a que en el año 1967 el sindicato de transportistas exigieran mediante el contrato colectivo mejores prestaciones, aumento salarial de ₡ 8.00 a ₡ 12.00 diarios y reducción del turno de 6:00 a.m. a 2:00 p.m. y de 2:00 a.m. a 10:00 p.m., por tanto el 17 de enero se declara en huelga paralizand la capital, logrando que sus demandas a pesar que perjudican a los empresario, los que no cumplieron, obligando a los trabajadores irse a huelga en el mes de febrero paralizand por 3 días en donde el gobierno tomo la decisión de militarizar el servicio de autobuses, lo cual duro noventa y seis días, lo que llevo algunos empresarios a la quiebra.

Esto llevo a los empresarios a entregar sus unidades como indemnización a los trabajadores, lo que más tarde serían cooperativas con unidades en mal estado. Por tal motivo el 25 de diciembre de 1969 surge el Instituto Salvadoreño de

Fomento cooperativo (INSAFOCOOP) con el propósito de seguir fomento la creación de asociaciones cooperativas; fue así que el 29 de diciembre del mismo año se crea la primera cooperativa denominada COPSINTRANS, de tal manera que para finalizar el año de 1973 ya operaban 5 asociaciones luego del período de 1974 a 1977 habían tres más y así continuó, pero debido a la situación económica y política comienza a descender dichas cooperativas, dándose dificultades entre sus miembros hasta destruirlos.

El problema de los empresarios de autobuses continuaba, fue por tal motivo y a través de Decreto Legislativo número 324 de fecha 10 de mayo de 1973 se crea FIGAPE, con el propósito de financiar el sector empresarial en pequeño y mediano definiendo líneas especiales para la compra de autobuses. Este mismo año se crea una comisión interministerial para estudiar el problema del transporte llegando a concluir: que los usuarios se mostraban inconformes con el servicio prestado, las empresas tenían una deficiente gestión administrativa, que el servicio se prestaba con maquinaria obsoleta, no se realizaba reinversión, no se sabía con que margen de beneficio operaban y que las empresas funcionaban con costos muy elevados de mantenimiento.

En el año 1972 el Presidente de la República Arturo Molina dio mucho énfasis en la planificación económica social donde se concluye un Estudio Integral de Transporte Terrestre Metropolitano (CONAPLAN 1972), con el cual se pretendía globalizar la problemática del sector, durante este período de gobierno se mejoraron varias vías de transporte urbano, creando también líneas de crédito más accesibles a los empresarios; se creó un programa de educación denominado CONESVI. En este período se fomento el cooperativismo creando así la política del diesel subsidiado y que consistía en una ayuda que el Estado proporcionaba a los empresarios de autobuses que cubren las diferentes rutas de transporte público de pasajeros, tanto al servicio urbano, interdepartamental

e internacional estos últimos siempre y cuando los propietarios de las empresas sean salvadoreños. "El precio del galón de diesel era de ¢ 1.30 pero las cuotas establecidas a cada unidad era de acuerdo a la capacidad en asientos que tiene cada uno de ellos"⁴¹:

El procedimiento consistía en presentar la cédula de Identidad Personal, la tarjeta de circulación y el permiso de línea se inscriben en la Sección de Asignación seleccionando la estación gasolinera de la preferencia en la que se le suministraba el combustible diesel, el control se lleva en tarjeta en un mes, las tarjetas se distribuían en la último semana al mes.

Durante los años de 1974 - 1977 debido a la situación económica, política y social se comienza a desaparecer las cooperativas. Este período fue crítico para los transportistas, ya que tenían una baja tarifa. Surge en 1978 una nueva clase de servicio llamada "Refuerzos", obligándolos a reunirse en empresas como la denominada "La Flecha" rutas 8, 27 y 34, naciendo así la primera sociedad de empresarios de autobuses urbanos en San Salvador. Es en este mismo año que se forma la Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños (AEAS), formada por empresarios individuales de autobuses la cual existe a la fecha.

Del año de 1979 a 1989 el sector transporte sufre una grave crisis producto de la guerra civil del país, producto de la quema de autobuses, paros de transporte imposibilitando la movilidad del comercio y personas lo que coadyuvo al deterioro y la deficiencia del servicio. Es así como, permitió que dentro del servicio de transporte colectivo creciera el número de unidades de otro tipo de transporte público improvisado, tales como, pick ups, taxis y microbuses a fin de satisfacer la necesidad de la población, siendo los últimos en quedarse en definitiva, lo que más tarde se convertiría una saturación de vehículos y un

⁴¹ Manual "Curso de Capacitación Técnica para el Grupo de Despachadores y Controladores del Servicio

crecimiento desordenado de empresarios individuales, lo que se convirtió en una competencia desleal, lo cual generó polémica entre gobierno y empresarios. Este crecimiento vehicular provocó que también se agudizara el problema del deterioro del medio ambiente, porque había una ausencia de políticas por parte del Estado que contrarrestara el efecto negativo de las emanaciones de gases tóxicos, ruidos y congestión. Por acuerdo No. 533 de fecha 17 de julio de 1981, publicado en D.O. No. Tomo 272 de 26 de agosto de 1991 páginas 5 y 6, se designa al Ministerio de Economía como ente encargado de planificar la política económica del Estado en lo que se refiere a materia de transporte, contando con 14 direcciones orientadas a la ejecución de dichas políticas en este año se incrementó la tarifa del pasaje de ¢ 0.15 a ¢ 0.20 debido a la alza del petróleo, durante este período el presidente José Napoleón Duarte continuó una política subsidiaria en donde el precio del pasaje hasta finalizar el período fue de ¢ 0.25, también en 1986 por Decreto Legislativo No. 738 D.O. 132 del 16 de julio de 1986 se declara en arancel cero para importación de autobuses. En 1984 un grupo de empresarios constituye la Asociación de Transportistas de Microbuses (ATAR) y tres años más tarde se acordó junto a dos asociaciones más formar FAETMIS, es a partir de este momento que el servicio de microbuses empieza a ser controlado por la Dirección General de Transporte concediendo permisos para circular al igual que los autobuses, asignándoles en 1996 un cambio de placa de particulares (P) a Microbuses (MB) que fueron entregadas por medio del Ministerio de Hacienda. Después de 1986 como organización AEAS comienza a tener relevancia gremial por las medidas económicas impulsadas por el gobierno (paquetazos), como fueron el tipo de cambio lo cual incrementa al precio de los derivados del petróleo, llantas, etc. Agravando los costos de mantenimiento adoptando una actitud diferente con el gobierno.

En 1988 comenzó a funcionar un servicio especial y preferencial con una tarifa de ¢ 1.50 con la justificación de mejorar el servicio al usuario, dichos autobuses funcionaban sin el subsidio del diesel que otorga el gobierno al transporte popular, a partir de 1992 el gobierno optó por diferenciar el subsidio a las unidades según el número de asientos de cada autobús, dándose descuentos especiales al precio del diesel. En este año surgen diferencias internas en AEAS, lo que permite que el 25% de asociados formen una nueva asociación como es la ATP.

La firma de los acuerdos de paz permitieron la creación del Viceministerio de Transporte adscrito al Ministerio de Obras Públicas, primera institución creada para normar y regular todas las actividades necesarias del sector transporte, mediante Decreto Ejecutivo No. 72 de fecha 25 de junio de 1993 publicado en D.O. 134 Tomo 320 el 16 de julio de ese mismo año. Esta institución presentó un nuevo proyecto de ley de transporte la cual fue aprobada mediante Decreto Legislativo No. 477, el cual ha sido cuestionado por las gremiales del sector transporte por considerar que no se apega a la realidad del país. Como consecuencia de los cambios en la normativa las diferentes gremiales del transporte colectivo han creado alianzas estratégicas con el fin de fortalecerse y poder enfrentarse a los nuevos retos.

A raíz de la proliferación de empresarios individuales y con la finalidad de ordenarse se agruparon varios empresarios para fundar cooperativas, y sociedades, surgiendo así las primeras gremiales del transporte colectivo, con la finalidad de buscar la integración de sus miembros, situación que ha ido variando ya que en la actualidad existen diferentes gremiales del transporte colectivo, como son AEAS, ATP, etc conformadas por empresarios individuales y colectivos.

2.4.2 Situación Actual

Antes de darle inicio a esta época, es conveniente establecer el período que se tomara como lapso de tiempo, por lo que se considera el año 1995 el inicio hasta llegar a la problemática del transporte vehicular terrestre colectivo que impera a la fecha. Se considera 1995 porque fue a partir de ese año que se crea la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que vino a reemplazar el Reglamento General de Tránsito que hasta entonces y desde 1946 había estado regulando en el país la circulación de vehículos y que no contaba con las regulaciones necesarias acordes con el crecimiento y cambios que el sistema de transporte actual necesitaba.

Como toda ley, necesito de sus propios reglamentos que la apoyaran para darle mejor cumplimiento, es así que en 1996 entra en vigencia el Nuevo Reglamento General de Transito y Seguridad Vial y en 1998 surge el Reglamento General de Transporte Terrestre. Las nuevas normativas dan pie a cambios que han generado que algunos transportistas se muestren renuentes a los mismos, pero ante la necesidad de contar con normas más acordes a la realidad, el Viceministerio de Transporte (VMT) a realizado algunos cambios dentro de la normativa concerniente al sector transporte, dándole así efectivo cumplimiento a determinados artículos de la ley que con anterioridad han sido poco aplicados o simplemente desatendidos por los miembros del transporte colectivo tanto de autobuses como de microbuses.

Debido a que el sistema de transporte de microbuses tuvo un surgimiento diferente al de los autobuses, éstos en la actualidad aun cuando comparten la problemática difieren en cierta medida de los intereses que los mueven; es más, han sido considerados competencia desleal para los autobuses pues desde su aparecimiento se convirtieron en un medio más rápido para

transportar al ciudadano, pero también su participación en la problemática es importante.

El problema de la contaminación del aire en el país, se concentra principalmente en la capital esto se debe al incremento del tráfico vehicular el cual produce alrededor el 70% de todas las emisiones y son dos los factores que se consideran generadores de tal situación:

- 1) El crecimiento acelerado de la flota vehicular en los últimos 12 años.
- 2) La mayoría de los vehículos se encuentran en malas condiciones.

“El Viceministerio de Transporte ha reportado que desde 1988, cuando circulaban apenas 96,200 vehículos en El Salvador, la flota vehicular ha aumentado en más de cuatro veces llegando en 1998 a circular 443,500 vehículos”⁴² Seguidamente se presenta una tabla con datos proporcionados por el Viceministerio de Transporte en la cual se determina el aumento vehicular en el país desde 1988 hasta 1998 incluyendo al final los datos del presente año 2003.

AÑO	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	2003
VEHICULOS	96200	136100	154700	176900	202200	238200	291600	340100	374200	408800	443500	558247

FUENTE: VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

Tanto vehículo circulando provoca la contaminación de la atmósfera y para el caso basta ir a una hora de mucho tránsito al centro capitalino para ver las grandes humaredas que salen del escape de muchos de los vehículos

⁴² Modulo de Educación Ambiental Protejamos El Aire Pag. 29 Ministerio de Educación Año 2002

automotores que ahí circulan encontrándose entre ellos autobuses y microbuses del transporte colectivo.

La combustión tanto de gasolina como de diesel necesaria para el funcionamiento de los vehículos automotores, producen una reacción química que altera los niveles de gases componentes de la atmósfera, y traen como consecuencia enfermedades permaneciendo por mucho tiempo en ella dichas emanaciones, vapores, partículas y flujo de aire lo que hace difícil que los contaminantes se diluyan lo que trae como consecuencia muchas enfermedades respiratorias a tal grado que el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social reportan que "diariamente asisten 5,300 personas enfermas del sistema respiratorio asistiendo a las clínicas y hospitales del sistemas publico"⁴³ padeciendo enfermedades crónicas tales como bronquitis crónica ,asma conjuntivitis crónica y las alergias respiratorias así mismo otros padecimientos como enfermedades cardiovasculares siendo particularmente afectadas personas de la tercera edad y los niños y niñas.

"Según registros del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, se estima que alrededor de 7,500 niños y niñas mueren cada año en El Salvador por enfermedades respiratorias."⁴⁴

Por todos los daños antes mencionados tanto al medio ambiente como a la salud de los ciudadanos es que el VMT a establecido cambios en el sistema de transporte pero aun cuando la nueva regulación de transporte tiene varios años de haber entrado en vigencia es realmente hasta los inicios del nuevo milenio que surge cambios drásticos como la eliminación del plomo en la gasolina por acuerdo de los Presidentes de Centroamérica en el mes de julio de 1996, ya que este provoca serias implicaciones en la salud, pudiendo alterar los

⁴³ Ibid, Pág. 30.

⁴⁴ Ibid. Pág. 31

riñones ,la química de la sangre ,pudiendo producir cáncer y aspectos adversos en el desarrollo ambiental, así como daño en la capa de ozono.

Otro cambio drástico fue el retiro del subsidio del Diesel destinado al transporte público de pasajeros por medio de autobuses según acuerdo ejecutivo N° 880 fecha 26 de noviembre de 2001 publicado en diario oficial 223 tomo 353 de la misma fecha el cual elimina dicho subsidio a partir del 27 del mes en mención; en dicho acuerdo se justifica la eliminación del subsidio al diesel para el transporte público y dice literalmente "Se elimina el Subsidio al diesel destinado al transporte público de pasajeros por medio de autobuses, ya que las circunstancias que motivaron implantación del subsidio en referencia han cambiado desde la fecha de su vigencia hasta el momento y por cuanto dicha medida no ha contribuido a mejorar el servicio prestado a la población se elimina el subsidio al diesel al transporte público."⁴⁵

El recargo extra que provocaba el subsidio al diesel el cual era del 80% de lo recaudado en el cobro extra por galón de combustible generaba inconformidad en los automovilistas aunque no fue esa la razón por la cual fue eliminado, sino el cambio de circunstancias, la prueba de ello es que el recargo al precio de los combustibles no desapareció, sino que se le dio otro uso, surgiendo el Fondo de Conservación Vial conocido con las siglas FOVIAL. Lo anterior implica un recargo extra por cada galón de combustible de \$0.20 centavos (¢ 1. 75) para hacer llegar dinero a las nuevas instancias.

El FOVIAL fue avalado por la Asamblea Legislativa el 30 de noviembre de 2000. Para darle vida al nuevo recargo, los legisladores hicieron una reforma al artículo 26 de la Ley del FOVIAL, la modificación establece una contribución para la conservación de las vías y dice: "Constituye hecho generador de la

⁴⁵ Acuerdo que elimina a partir del 27 de noviembre del presente año, el subsidio al diesel destinado al transporte público de pasajeros por medio de autobuses, N° 880 D.Oficial:223Fecha26/11/2001Tomo:353

citada contribución la venta o cualquier forma de transferencia de propiedad de diesel y gasolina o sus mezclas con otros carburantes que realicen importadores o refinadores”⁴⁶

La aplicación de la reforma del FOVIAL fue efectiva a partir de la entrada en vigencia del decreto en el cual se establece el recargo al precio del combustible siendo aprobado el miércoles 31 de octubre de 2001.

Con la aplicación del FOVIAL se pretende dar mantenimiento a 5mil 117 kilómetros de carretera, además de la construcción de nuevas vías.

Otro cambio drástico a sido el reordenamiento del centro capitalino el cual se inicio el día 27 de octubre de 2001 plan que perseguía el reducir el numero de unidades colectivas ingresando en dicho centro y el rescate del Centro Histórico de San Salvador.

El sacar de circulación del centro capitalino los autobuses y microbuses logro en alguna medida reducir el daño ambiental generado por el congestionamiento vehicular, los gases tóxicos emanados del transporte y el ruido provocado por los mismos.

Este plan de reordenamiento causa en sus inicios confusión entre los usuarios de autobuses y microbuses debido a la falta de información de los nuevos recorridos de las rutas que circulan en el centro de San Salvador y en el caso de los transportista, algunos de estos continuaron transitando por las zonas céntricas donde tradicionalmente lo hacían negándose a circular por las zonas asignadas por el Viceministerio de Transporte(VMT)

Las Asociaciones de Empresarios de Autobuses Salvadoreños AEAS, AEAS II y La Asociación de Empresarios del Transporte de Pasajeros ATP justificaron su incumplimiento manifestando que en la decisión de reordenar el centro de la capital no se les tomo en cuenta saliendo algunas rutas perjudicas y que

⁴⁶ La Prensa Gráfica Pág. 4 jueves 1º de noviembre de 2001

además no se les notifico la fecha de inicio del plan, únicamente se les llamo para entregarles un croquis de los nuevos recorridos, razón por la cual desafiando lo dispuesto por el VMT interpusieron ante la Corte Suprema de Justicia un amparo contra las medidas lo que los respaldó para desacatar el plan; por su parte el VMT les recordó que cualquier violación a las Leyes de transporte será multada, por ejemplo, en el caso de la desviación de recorridos la multa es de 500 colones y el realizar paradas en lugares no autorizados es de 300 colones. Las sanciones para los motoristas que no acaten el plan de reordenamiento pudiera llegarse hasta el decomiso de documentos y la remisión del vehículo. Por su parte, el representante y actual presidente de la Federación de Cooperativas de Microbuses FECOATRANS considero que el VMT nunca da una decisión firme sobre las medidas a tomar no obstante que 2200 microbuses circulando en el área metropolitana de los cuales un 80 % pertenecen a dicha federación.

Realmente este cambio generó por algún tiempo caos vehicular, inconvenientes a los usuarios que confundidos no encontraban las nuevas paradas de autobuses por lo que el VMT otorgo un período de gracia de 8 días para que los transportistas se adaptaran al reordenamiento y el usuario se informara sobre las nuevas paradas y recorridos del transporte público. A varios días de iniciado el reordenamiento, el centro capitalino todavía alberga en el mes de noviembre, seis mini terminales de microbuses y dos puntos de retorno que bloquean el tránsito al resto de automovilistas, pese a las nuevas reglas y a las advertencias de no tolerancia del VMT.

Otro cambio que impulso el VMT en el mes de noviembre de 2001 fue el anuncio de la creación de un banco de datos sobre motoristas de buses y microbuses con el objeto de sacar de circulación a los malos conductores; para obtener el carné, los conductores se someterían a una evaluación que

harían instructores capacitados por un experto colombiano. “Esta iniciativa surgió a raíz de tanto accidente de tránsito pues solamente entre el 1° de enero y el 23 de octubre del año 2001, tanto conductores de buses como de microbuses fueron responsables de la muerte de 113 personas en accidentes de tránsito según Transporte.”⁴⁷

El carné iría aparejado con la apertura de un expediente a cada motorista que se carnetice y año con año se registrara en el la conducta en la vía pública y las violaciones a la normativa de tránsito que cometa. Es de hacer notar que hasta la fecha de esta investigación dicha iniciativa no se conoce se le halla hecho efectiva.

A partir de noviembre de 2001 se emitieron nuevos permisos de línea lo que permitió al VMT depurar todas aquellas unidades de transporte que circularen de manera ilegal.

Con el nuevo formato se incluye un “chip” informativo con datos similares a la tarjeta de circulación de los vehículos, en la parte imprenta cuentan con el número de placa del autobús, el nombre del propietario, la ruta en la que circula y la capacidad de la unidad entre otros datos. El costo del nuevo permiso sería de 250 colones pese a que aun no se determinaba el tiempo de su vigencia.

Mediante publicación del VMT se anunciaron otros cambios en el mes de abril de 2002 en cuanto a las tarifas a pagar por parte de los dueños de buses y microbuses del transporte colectivo para efectuar la revisión técnica vehicular que se estableció mediante decreto 739 aprobado por la Asamblea Legislativa en el mes de febrero y vigente desde mayo del mismo año, transporte establece que la tarifa máxima a cobrar es de 500 colones más IVA por autobús y 200 colones más IVA en microbuses, estas nuevas disposiciones generaron

⁴⁷ La Prensa Gráfica Pag. 4 Sábado 10 de noviembre de 2002

inconformidad entre el gremio de transportistas manifestando estos que no han sido orientados en cuanto al mecanismo legal a seguir y tampoco se les ha informado sobre cuales serán los talleres autorizados para efectuar dichas revisiones.

El decreto No. 739 contempla una prórroga de dos años a la circulación de los autobuses de más de quince años de fabricación para que puedan prestar el servicio colectivo de pasajeros y que deben tener el permiso de línea y renovar la matrícula de las unidades. En un periódico nacional se le crítico en el mes de octubre del 2002 a las autoridades de transporte por tener varios meses de haber entrado en vigencia y no acatar tales disposiciones.

Otro acontecimiento que influye en el transporte es la creación del anillo periférico el cual pretende con su construcción agilizar el flujo vehicular aun cuando su construcción ha desatado una polémica muy grande entre el Ministerio de Obras Publicas (MOP), varias alcaldías y comunidades .Según el Gobierno este proyecto permitirá que el país tenga una vía expresa regional y que descongestione el centro capitalino del tráfico vehicular.

Ante tal proyecto grupos ambientalista por su lado, objetan que “la obra destruirá los bosques y los bancos de agua de las fincas El Espino, La Danta (Planes de Renderos) y los manantiales de Santa Carlota (Cerro San Jacinto), El Castaño y Suchinango (Nejapa). Además lamentan que altere la zona alta de la cordillera de El Bálsamo y parte del volcán de San Salvador.”⁴⁸

El Anillo Periférico requerirá que se trasladen, 948 familias de 27 comunidades marginales distribuidas en las diferentes zonas que componen el periférico de la siguiente manera:

⁴⁸ La Prensa Gráfica pag.. N° 4 Sábado 9 de febrero de 2002

Periférico Diego de Holguin:

Afectados: 148 familias de las comunidades Las Palmas (El Rosario), El Tanque, Las Margaritas sector 1y2, y Palermo.

Periférico Oriente.

Afectados: 495 familias de comunidades Buena Vista (Jardines del Cerro), 22 de Abril y Agua Caliente. Afectados : 119 familias de comunidades El Rosal, El Trébol, San Rafael., La Esperanza 2, Las Piedronas, Moreira, San Francisco 2.

Periférico Norte:

Afectados : 130 familias de las comunidades Cristo Redentor, San Judas, sector El Cojín, sobre calle a Mariona, Comunidad Niño de Atocha, caserío El Bosque, cantón Arenales, Sector Tejera.

Periférico Poniente

Afectados: 92 familias. El anillo periférico es un proyecto que pretende modernizar las vías terrestres para mejorar el flujo vehicular, pero como todo avance proporciona también los inconvenientes antes mencionados.

Debido al exceso de ruido generado en varios sectores de la Capital, entre estos el Centro Histórico la Municipalidad de San Salvador pretende crear una ordenanza contra el ruido para frenar la contaminación del ambiente por el exceso de este a través de fuentes fijas y móviles pero al revisar tal proyecto es notorio que se queda corto pues las fuentes móviles a las que se refiere son vehículos de comercio que perifonean sus productos y no incluye el daño que ocasiona el transporte colectivo cuando suena estridentes bocinas, otra Ordenanza Contravencional contra el medio ambiente establece dentro de toda ella únicamente lo referente a considerarse las unidades de transporte publico, lugares no actos para fumar dentro de ellos pero es evidente que muchas veces son los mismos conductores quienes fuman aunque exista la prohibición y

porten carteles dentro de la Unidad que dicen prohibido fumar y que es sujeta de sanciones según el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.

La empresa privada también tiene su participación en lo referente al transporte colectivo por lo que en su Tercer Encuentro Nacional (ENADE 2002) que tuvo como tema " Libre Comercio, Democracia y Desarrollo efectuado el 22 de julio de dicho año, propuso en lo referente al transporte en el literal "D" dos aspectos el primero en el numeral 16 del literal "D" y dice "Revisión, elaboración y actualización del marco jurídico del transporte terrestre de carga y pasajeros, creando condiciones de competencia en el sector" y numeral 17 que propone "Aprobar la ley Especial del Seguro Obligatorio de Vehículos Automotores" De ambas propuestas aun se espera que la obligatoriedad del cinturón sea efectiva pues aunque al conductor del autobús no se le exija si lo debería de hacer los de los microbuses, aunque al conductor del autobús no se le exija si lo debería de hacer los de los microbuses.

La situación del transporte continua siendo un caos un desorden y generando a diario diversas problemáticas para lo cual el VMT continuara tratando de juntamente con los gremios involucrados buscar soluciones aun cuando muchas de estas no sean del todo aceptadas por dicho sector.

CAPITULO III: NORMATIVA JURIDICA APLICABLE Y RESPONSABILIDAD DE LAS INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES RESPECTO AL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.

3.1. Aplicación de la Normativa Jurídica.

Con el propósito de sustentar la investigación, es necesario contar con el análisis de la normativa jurídica salvadoreña que regula el transporte terrestre, es así que se considera primordialmente a la Constitución de la República, los tratados internacionales suscritos y ratificados por El Salvador, ASÍ como también de leyes secundarias que permiten desarrollar en una forma más amplia el contenido del mandato constitucional, las cuales se desarrollan a continuación:

3.1.1 Constitución de la República.

La Constitución de la República creada en el año 1983 mediante Decreto Constituyente No. 38, del quince de diciembre del mismo año, publicada en el Diario Oficial No. 234, Tomo No. 281, del 16 de diciembre de 1983 y sus respectivas reformas. En donde se establecen los derechos de una nación, su forma de gobierno y la organización de sus poderes; es así como en el Art. 1 se reconoce a la persona humana como el origen y el fin de la actividad del Estado, que esta organizado para la consecución de la justicia, de la seguridad jurídica y del bien común, así mismo reconoce como persona humana a todo ser humano desde el instante de su concepción. En consecuencia es obligación del Estado asegurar a los habitantes de la República el goce de la libertad, la salud, la cultura, el bienestar económico y la justicia social. Es por ello, que el Estado debe estar orientado al beneficio del ser humano y su colectividad, para lo cual debe crear mecanismos de regulación, normas específicas debiendo aumentar

la capacidad de aplicación de la legislación ya existente; así mismo, fortaleciendo adecuadamente los instrumentos jurídicos y las instituciones encargadas para ello, que permitan la protección, conservación, mejoramiento de los recursos naturales y la búsqueda de un ambiente sano, ya que el deterioro de este está ocasionando graves problemas económicos y sociales con daños irreversibles para el bienestar de presentes y futuras generaciones, lo que hace necesario la búsqueda de un equilibrio entre las necesidades económicas y sociales aprovechando los recursos naturales sin dejar de proteger el medio ambiente.

En el Art. 60 Cn. Inciso segundo establece que debe enseñarse de manera obligatoria en todos los centros docentes, públicos o privados, civiles o militares la conservación de los recursos naturales, por ello el Ministerio de Educación incluye dentro de sus planes de estudio del nivel básico la asignatura de ciencia salud y medio ambiente, la que viene a ser insuficiente ya que no permite a los estudiantes profundizar en la importancia de la protección y conservación del medio ambiente, pudiendo lograr así que se involucren y tomen conciencia de la importancia de preservarlo.

El Art. 65 Cn. Declara que la salud de los habitantes de El Salvador es un bien público en donde el Estado y las personas están obligadas a velar por su conservación y restablecimiento, creándose instituciones y un marco regulatorio que vela por la conservación de un ambiente sano a fin de prevenir enfermedades, en el caso particular de ruidos, humo y gases que contaminen el ambiente y causen enfermedades a la población, en donde el Estado será el responsable de organizar y vigilar el sistema de salud a través de sus instituciones y normativa jurídica. En cuanto al Art. 69 inciso segundo, determina que el Estado controlará condiciones ambientales que puedan afectar la salud y el bienestar, por tanto proveerá de los recursos necesarios fin de

conservar la calidad atmosférica, ya que al degradarse pone en peligro la salud de los seres humanos.

Al referirnos al desarrollo económico y social de El Salvador, en el Art. 101 inciso segundo de la Cn., establece que el Estado promoverá el desarrollo económico y social mediante el incremento de la producción, la productividad y la racional utilización de los recursos, esto nos determina que los recursos naturales que posee un país para satisfacer sus necesidades económicas, sociales y culturales deben ser utilizadas en forma adecuada, con el fin de garantizar la vida humana.

Por lo anterior, se puede observar que en nuestro país el factor económico es considerado predominantemente, en donde el Estado no tiene una mayor intervención ocasionando con ello dificultades en su control y supervisión de los recursos, lo que de alguna manera ha permitido que en muchas ocasiones se abuse en el uso de los recursos naturales, lo cual a dañado el ecosistema, y de no detenerse ese deterioro puede provocar daños irreparables al medio ambiente y generar efectos negativos en el desarrollo y calidad de vida de la nación.

La disposición constitucional que más se relaciona con el derecho a un ambiente sano es el Art. 117 el cual en el inciso primero establece que "es deber del Estado proteger los recursos naturales, así como la diversidad e integridad del medio ambiente para garantizar el desarrollo sostenible". Propiciando el goce a un desarrollo económico y social de un país, el cual debe de proyectarse al futuro y mantenerse, permitiendo a la población que pueda cubrir sus necesidades básicas, además en el inciso segundo se señala la protección, conservación, aprovechamiento racional, restauración o sustitución de los recursos naturales a sido declarado de interés social, en donde las acciones a desarrollar serán en beneficio de todos los sectores.

La protección, conservación y mejoramiento de los recursos naturales y el medio ambiente deben ser objeto de una legislación especial, creándose así la Ley del Medio Ambiente. El artículo antes mencionado no reconoce expresamente el derecho a un ambiente sano, aunque para algunos puede deducirse de su contenido y del conjunto de normas constitucionales que tienen cierto vínculo con el ambiente, el cual muy difícilmente mediante la legislación especial pueda cumplir con los principios jurídicos ambientales que ya se reconoce el derecho a un ambiente sano en forma tácita, puesto que no deduce responsabilidades concretas por parte del Estado, haciendo difícil su pronta y adecuada regulación, dejando el derecho a toda persona a acudir a la Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia cuando considere que se ha violentado el derecho a un ambiente sano y por otro lado existe una política proteccionista que dentro de los fueros administrativos la responsabilidad recae esencialmente en los ministerios.

Es importante también hacer notar que el Art. 117 de la Cn. Esta ubicado dentro del Título V denominado: Orden Económico, destacando al medio ambiente como un bien sujeto de explotación y protección en razón de un significado únicamente económico cuando debería de abarcar el aspecto social, ya que el Estado tiene la facultad y esta obligado a crear legislación ambientalista que este acorde con la realidad nacional.

El Art. 110 inciso cuarto establece que el Estado corresponde regular y vigilar los servicios públicos prestados por empresas privadas. Por lo tanto al referirnos al transporte público de autobuses y microbuses estamos ante un servicio público prestados por particulares en donde el Estado debe contratar que se preste bien y le debe fijar las tarifas que cobrará a los usuarios, cumpliendo con la satisfacción de una necesidad de interés general regidos por una normativa especial garantizando su prestación, tomando en cuenta que dicho servicio debe

tener una continuidad ya que no debe dejar de prestarlo ya que trae dificultades a la economía de un país y a sus ciudadanos en general.

En el Art. 120 se refiere a la concesión que otorga el Estado del uso público con el fin de que pueda ser explotado estipulando el plazo y las condiciones de dicha concesión atendiendo a la naturaleza y el monto de la inversión celebrándose así un contrato entre el Estado y un particular llamado concesionario comprometiéndose a prestar un servicio público a la colectividad y el Estado a cambio la autoriza para que lo preste y se lo cobre a los particulares. Dicha concesión debe ser sometida al conocimiento de la Asamblea Legislativa para su aprobación, según el Art. 131 ordinal 30°. Así mismo en el Art. 193 ordinal 10° corresponde al Fiscal General de la República velar por que las concesiones de cualquier clase otorgadas por el Estado se cumplan en cuanto a requisitos, condiciones y finalidad en las mismas y ejercer las acciones correspondientes.

En el Art. 159 inciso tercero se refiere a la Policía Nacional Civil, la cual tiene a su cargo entre otras atribuciones garantizar el orden y la seguridad pública, en consecuencia le corresponde velar por que el transporte público de autobuses y microbuses corran en la vía en forma ordenada y con apego a la normativa jurídica que corresponde.

En el Art. 203 establece que los Municipios se regirán por el Código Municipal en donde se establecen los principios generales para su organización, funcionamiento y ejercicio de sus facultades autónomas. Así también que los Municipios están obligados a colaborar con las instituciones públicas en los planes de desarrollo nacional o regional.

El Art. 146 inciso primero dice que no podrán celebrarse o ratificarse tratados u otorgarse concesiones en que de alguna manera se altere la forma de gobierno o se lesionen o menoscaben la integridad del territorio, la soberanía e

independencia de la República o los derechos y garantías fundamentales de la persona humana.

3.1.2 Tratados y Convenios Internacionales Ratificados por El Salvador.

Según la Constitución de la República de El Salvador en el Art. 131 ordinal 7º, establece que corresponde a la Asamblea Legislativa ratificar los tratados o pactos que celebre el Órgano Ejecutivo con otros Estados u Organismos Internacionales, o denegar su ratificación.

El Art. 144 determina que todo tratado internacional firmado por el gobierno de El Salvador y ratificado por el Asamblea Legislativa se convierte en Ley de la República, por lo que sus disposiciones son de obligatorio cumplimiento para todos los habitantes de El Salvador quienes a su vez puedan exigir al Estado Salvadoreño su cumplimiento.

3.1.2.1. Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono.

El Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono fue ratificado por El Salvador mediante D.L. No. 395 y publicado en D. O. No. 55, Tomo 326 del 20 de marzo de 1995, el cual tiene dentro de su preámbulo que las partes del convenio están conscientes del impacto potencialmente nocivo de la modificación de la capa de ozono sobre la salud humana y del medio ambiente. Es por ello que señala en el Art. No. 1 que por Capa de Ozono se entiende: "la capa de Ozono atmosférico, por encima de la capa limítrofe del planeta" y por "efectos adversos los cambios en el medio físico a las biotas, incluidos los cambios en el clima que tiene efectos deletéreos significativos para la salud humana y para los ecosistemas tanto naturales como materiales útiles al ser

humano”, y por “sustancias alternativas aquellas que reducen, eliminan o evitan los efectos adversos sobre la capa de ozono”.

Este convenio señala en el Art. 2 que dentro de las obligaciones generales de las partes se encuentran la de proteger la salud humana y el medio ambiente contra los efectos adversos resultantes o que puedan resultar de las actividades humanas que modifiquen o puedan modificar la capa de ozono, basado en las consideraciones científicas y técnicas pertinentes.

Art. 3 Señala que las partes se comprometen, según sea el caso, a iniciar investigaciones y evaluaciones científicas y a cooperar con su realización directa o indirectamente o por organismos internacionales competentes así como cooperar directamente o por conducto de órganos internacionales competentes, para garantizar la reunión, validación y transmisión hacia los centros mundiales de datos adecuados en forma regular y oportuna.

3.1.2.2 Protocolo de Montreal Relativo a las Sustancias Agotadas de las Capas de Ozono.

El Protocolo de Montreal relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono suscrito por las parte el 16 de septiembre de 1987 y ratificado por El Salvador mediante D.L. No. 395 de fecha 26 de Noviembre de 1992, el cual contiene dentro de sus obligaciones la de proteger la salud humana.

Por otra parte señala en su Art. 1 varias definiciones entre las cuales se tienen: “sustancia controlada”, “racionalización industrial, la cual se va entender como la transferencia total o de una parte del nivel calculado de producción de una parte a otra, a fines de eficiencia económica o para responder al déficit previsto de la producción como resultado del cierre de plantas industriales”.

En el Art. 2 señala las medidas de control a fin de controlar el consumo, producción de sustancias controladas. En el Art. 4 existe la prohibición de que

los Estados partes, realicen la importación de sustancias controladas o procedentes de cualquier otro Estado que no sea parte de él. El punto No. 6 prohíbe que se le otorgue a los Estados que no son parte de él nuevas soluciones, ayuda, crédito, garantía o programas de seguros para la explotación de éstos, de productos, equipo, plantas industriales o tecnológicas, que podían facilitar la elaboración de sustancias controladas.

El protocolo de Montreal tiene como fin reducir la emisión de sustancias que pudieran alterar la capa de ozono, la necesidad de un pronto intercambio de información sobre tecnologías y estrategias y como respuesta a la toma de conciencia que la emisión de ciertas sustancias pueden agotar considerablemente la capa de ozono o modificarla teniendo efectos nocivos a la salud humana y el ambiente.

3.1.2.3 Convenio Centroamericano para la protección del Medio Ambiente.

Este convenio establece entre sus objetivos determinar las áreas de acción como control de la contaminación en centros urbanos, y otros aspectos del deterioro ambiental que afecten la salud y la calidad de vida de la población, así como la promoción en los países de la región de una gestión ambiental participativa, democrática y descentraliza.

En su Art. 1 establece los organismos regionales de cooperación para la utilización de recursos naturales, el control de la contaminación y el restablecimiento del equilibrio ecológico. Este convenio fue ratificado por El Salvador mediante D.L. No. 444, publicado en Diario Oficial No. 36, Tomo 306, el 15 de Febrero de 1990.

3.1.2.4 Alianza para el Desarrollo Sostenible en Centroamérica. Belice 13/10/1974

En esta alianza los países centroamericanos acordaron eliminar total y parcialmente la utilización de gasolina con plomo con la finalidad de contar con un aire más limpio, además la creación de la normativa que permitiera control, lo cual fue un gran avance para los países del área en materia ambiental, porque con esta medida se reducen el contenido de plomo en el aire los riesgos por enfermedades asociadas. En El Salvador fue hasta en el año 1996 que se eliminó totalmente.

3.1.2.5 Declaración de Río Sobre el Medio Ambiente y Desarrollo.

Es una alianza mundial novedosa en donde se plantea que el desarrollo debe ejercerse en una forma que responda equitativamente a las necesidades de las generaciones presentes y futuras a fin de alcanzar un desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente en forma conjunta, además debe existir la solidaridad mundial para conservar, proteger y establecer la salud e integridad del ecosistema de la tierra.

Además busca la participación ciudadana, incluyendo la mujer y la población joven para tratar los problemas ambientales para así dar una respuesta más amplia a las necesidades de la mayoría de los pueblos del mundo, priorizando las necesidades de los países en desarrollo, principalmente los más vulnerables desde el punto de vista ambiental.

Por otra parte, el Estado debe promulgar leyes efectivas sobre la protección del medio ambiente sin afectar otros Estados, así como también cooperar en la promoción de sistemas económicos favorables y abiertos que permita un crecimiento económico sostenible que permita abordar los problemas de degradación ambiental evitando políticas unilaterales en todo lo relacionado al

medio ambiente, sin dejar de regular aspectos como la indemnización a víctimas de la contaminación ambiental.

3.1.3 Legislación Secundaria.

Para cumplir los mandatos constitucionales se hace necesario el estudio de la ley secundaria en donde se presenta la normativa que incide en el tema a investigar, la que se desglosa a continuación:

3.1.3.1 Código de Salud

En cumplimiento al precepto constitucional de que “la salud de los habitantes de la República, constituye un bien público y que el Estado y las personas están obligadas a velar por su conservación y establecimiento. Que el Estado determinará la política nacional de salud, controlará y supervisará su aplicación” se creó el Código de Salud, mediante Decreto Legislativo No. 955 de fecha 28 de abril de 1988, publicado en el D.O. No. 86, Tomo 299 del 11 de mayo de ese mismo año, le otorga además al Ministerio de Salud y Asistencia Social la responsabilidad de velar por la salud de la sociedad en general y considerando que el código de salud pretende plasmar en su contenido dicha responsabilidad es conveniente el analizar todos aquellos artículos que se relacionan con el saneamiento ambiental específicamente con lo referente al deterioro ambiental que puede ser generado por las unidades móviles, sobretodo cuando los vehículos no cumplen con las normas de darles un buen mantenimiento preventivo a fin de mantener en buen estado las unidades. Así tenemos que el Art. 41 le señala las atribuciones al Ministerio y señala en su numeral 2 que de “establecer y mantener colaboración con los demás ministerios, instituciones públicas y privadas..... que desarrollen actividades relacionadas con la salud”, lo cual significa que perfectamente puede colaborar

con cualquier institución, por otra parte el Art.56 establece la obligación de dicho Ministerio en desarrollar programas de saneamiento ambiental, señalando específicamente el literal h) la eliminación y control de la contaminación en las comunidades con relación al aire, lo que puede ser causado por la emanación de gases de los vehículos automotores; aunado a ello se encuentra el Art. 78 que da la pauta al Ministerio para que ya sea directa o indirectamente por medio de sus organismos tome medidas para proteger a las personas de la contaminación producida por el ruido, vibraciones, humo y gases tóxicos que aun cuando no especifica la responsabilidad de los vehículos de transporte público es común el ver como a diario son producidos o emanados por el mal funcionamiento de éstos.

En el Art. 183 se establece la creación de una Comisión mixta integrada por representantes de Ministerio de Trabajo y Previsión Social, Ministerio de Salud Pública y Asistencia social, Ministerio de Defensa y Seguridad Pública y Ministerio del Interior para coordinar actividades que prevengan los accidentes. El Código de Salud conceptualiza la infracción contra la salud como toda acción u omisión que viole las disposiciones, prohibiciones y obligaciones establecidas en el mismo, y establece como una infracción grave la que señala el Art. 284 en el numeral 6 que dice el "no cumplir con las medidas adoptadas por las autoridades correspondientes, destinadas a impedir la contaminación del ambiente que puede dañar la vida o salud de las personas", aunque la responsabilidad que establece es de naturaleza profesional independiente de la responsabilidad civil o penal, por lo tanto puede emitir un fallo aunque se este siguiendo otro proceso ya sea civil o penal, como lo señala el Art. 288 del Código Salud.

3.1.3.2. Código Municipal.

Dentro de la ley secundaria existe también el Código Municipal, el cual es necesario para la protección del medio ambiente, y fue promulgado mediante decreto Legislativo No. 274 del 31 de enero de 1986 publicado en el Diario Oficial No. 23, Tomo 290 del 5 de febrero de ese mismo año. Es con la creación de éste Código que los municipios empiezan a tener competencia en cuanto a la creación de normativa que le permitan conservar y evitar el deterioro del medio ambiente, ya que de esta forma estaría desarrollando las facultades conferidas a las municipalidades a través de los principios constitucionales.

Es así como en el art. 4 se establece la competencia de los municipios, señalando en el numeral quinto que las municipalidades deben proporcionar y desarrollar programas de salud, como saneamiento ambiental, prevención y combate de enfermedades, y una forma de prevenirlas es con la recolección de basura, así como la creación de ordenanzas que permitan regular la emisión del ruido, contaminantes como son los gases tóxicos y el humo. Así mismo, en el numeral noveno se señala que le compete la promoción del desarrollo industrial, comercial, agrícola, artesanal, así como de los servicios, comprendido en este último el sector del transporte; y en el numeral décimo se establece que debe crear las condiciones que le permitan incrementar y proteger los recursos renovables y no renovables, por lo que todos los planes de desarrollo local deben buscar evitar el daño irreparable de los recursos naturales, lo cual va en beneficio de sus habitantes; por otra parte, el numeral onceavo señala que las municipalidades deben regular el transporte local y el funcionamiento de las terminales de transporte de pasajeros y de carga que circula dentro de sus municipios, lo cual le permite a las municipalidades la creación de ordenanzas que permitan evitar el desorden vehicular dentro de sus localidades, así como evitar las emisiones de contaminantes que deterioren el medio ambiente..

Pero debido a que las competencias señaladas en el Art. 4 del Código Municipal también son conferidas a otras instituciones en algunos casos se crea conflicto de competencias, pero es por ello que en el art. 5 C.M. establece que la competencia municipal no afecta las atribuciones conferida a las otras entidades de la administración pública, aunado a esto el Art. 206 de la Constitución de la República señala que las instituciones del Estado deberán colaborar con las municipalidades para el desarrollo de sus planes, por lo tanto debe existir coordinación entre las instituciones del gobierno central y municipal..

3.1.3.3 Código de Trabajo.

El gremio de transporte en su calidad de empresarios y patronos de motoristas y cobradores de sus unidades de transporte público y bajo la luz del Art. 314 del Código de Trabajo, el cual establece la obligación del patrono de adoptar y practicar medidas de seguridad e higiene en los lugares de trabajo, en cuanto al ordinal primero y tercero deberían evitar que sus unidades de transporte sean fuentes ambulantes de gases tóxicos. Los cuales no sólo perjudican a sus empleados. Sino que también al medio ambiente por el cual transitan y por ende a la población a la cual prestan sus servicios.

El Art. 332 del Código en mención establece con exactitud en dos numerales que tipos de afecciones a las vías respiratorias son producidas por la inhalación de gases y vapores tóxicos, siendo el numeral 24 que se refiere al anhídrido carbónico o bióxido de carbono, y el numeral 25 que se refiere a afecciones por el metano, etano, propano y butano; sustancias que se encuentran en la gasolina y que al realizarse una mala combustión de ésta son emanadas en el humo negro tóxico que a diario se observa contaminando las ciudades.

Realmente no basta la conciencia del patrono del sector transporte, sino que debería existir un ente jurídico a quien recurrir para que lo establecido en el Código de Trabajo pudiera tener una aplicación más eficaz dentro del sector transporte. El Código de Trabajo fue promulgado mediante D.L. No. 15 de fecha 23 de junio del año 1972 y Publicado en D.O. No. 142, Tomo 236 del 21 de julio de ese mismo año.

3.1.3.4. Código Penal.

El Código Penal fue creado mediante D.L. No. De fecha, publicado en D.O. No. 11, Tomo 334, de fecha 20 de febrero de 1997; y expone en el Capítulo II de los Delitos Relativos a la Naturaleza y al Medio Ambiente establece sanciones y multas que pueden ser otorgada a todo aquel que provoque daño al medio ambiente. Es así como el Art. 255 hace referencia a la sanción que corresponde para quien provocare o realizare directa o indirectamente daño en la atmósfera a través de emisiones de contaminantes en contravención a las leyes y reglamentos respectivos y que además afecten a la salud de las personas o al equilibrio de los sistemas ecológicos o del medio ambiente.

Dichas sanciones pueden ser de 4 a 8 años de prisión. El delito de contaminación ambiental se agrava en caso que el causante del daño sea persona jurídica, pública o privada que funcionara sin el respectivo permiso ambiental o en forma clandestina o que haya desobedecido las disposiciones expresas de las autoridades ambientales para que corrigiere o suspenda dichas operaciones; también si la información que proporciona sea falsa con la finalidad de obtener el permiso ambiental correspondiente o que hubiere impedido u obstaculizado la inspección por la autoridad del medio ambiente, por todo lo anterior el Art. 256 determina que la pena de prisión puede ser de 6 a 10 años, aunque también se da el caso de que el art. 257 reduce el margen

de prisión de 1 a 3 años todo y cuanto el agente causante de dichos delitos actuare culposamente.

Para el caso del transporte resulta un tanto difícil de aplicar los artículos anteriores pues siendo tan grande la flota vehicular no es posible individualizar a uno en particular, responsabilizándolo de la contaminación atmosférica por los gases y humo tóxico emanados por ellos y por el estridente ruido que provocan las unidades de transporte colectivo pues ninguno se siente culpable de tales hechos.

3.1.3.5. Ley Orgánica de La Policía Nacional Civil.

Según Decreto Legislativo No.262 de fecha 25 de junio de 1992, publicado en el Diario Oficial No. 144, Tomo No. 316 de fecha 10 de agosto del mismo año y en cumplimiento al Art. 159 inciso segundo de la Constitución de la República en el que señala que la seguridad pública estará a cargo de la Policía Nacional Civil, que será un cuerpo profesional, independiente de la fuerza armada y ajeno a toda actividad partidista, para el resguardo de la paz, la tranquilidad, el orden y la seguridad pública, tanto en el ámbito urbano como en el rural, con estricto apego al respeto de los derechos humanos y bajo la dirección de autoridades civiles, dependiendo del Ministerio de Seguridad Pública con el mando ordinario de un director general con asistencia de un subdirector general operativo y un subdirector general de gestión.

De conformidad al Art. 11 de la mencionada ley la subdirección general operativa tiene las divisiones de medio ambiente y tránsito terrestre que atañen a este trabajo. Para el nombramiento del jefe de la División de Medio Ambiente se requerirá de la previa aprobación del Ministerio de Agricultura y Ganadería. Esta División tendrá dentro de sus funciones la prevención y combate de los delitos y faltas contra el ordenamiento legal del medio ambiente como lo señala

el Art. 18. En cuanto a la División de Tránsito Terrestre esta se encargara de vigilar el tránsito y velar por la seguridad vial, según Art. 20 de la Ley Orgánica de la Policía Nacional Civil.

Referente a las funciones de la Policía Nacional Civil que conciernen a este trabajo podemos mencionar:

1. Hacer cumplir las Leyes, Reglamentos y Ordenanzas.
2. Garantizar el cumplimiento de las disposiciones relativas a la conservación y protección del medio ambiente.

Las cuales deberá realizar de conformidad a la ley.

3.1.3.6 Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus Reglamentos.

La Ley General de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial surgió como una necesidad de crear normas que regulen el transporte en todo su contexto en relación con los derechos y obligaciones que de ellas emanan y fue creada mediante Decreto Legislativo No. 477 del 19 de octubre de 1995 y publicado en el Diario Oficial No. 212, Tomo 329, del 16 de noviembre de 1995.

Es así, como en los Arts. 6, 34, 100, 101, 102, 104, 105, 107 Y 116 señalan una serie de medidas encaminada a proteger el medio ambiente, las que deben ser cumplidas por parte de los automovilistas para no ser sancionados y sobre todo para que ayuden a preservar un ambiente descontaminado por la emisión del humo, gases y ruido que los vehículos automotores expulsan.

En el Art. 6 se establecen una serie de controles para todos los vehículos que transitan en el país, con el fin de evitar que el medio ambiente se siga contaminando para lo cual esta a cargo de la Dirección General de Tránsito, la que ejecutará programas, funciones o actividades de control sobre los vehículos automotores que ocasionen contaminación ambiental.

Otra disposición muy importante es la señalada en el Art. 34 en donde establece que los vehículos destinados al servicio de transporte público de pasajeros, no deberá exceder de 15 años de haber sido fabricados y el Viceministerio realizará inspecciones periódicas del estado de las unidades que presten el servicio a fin de garantizar la seguridad del usuario.

Ante la insistencia de los transportistas que consideraban injusto el término de vida útil que se le daba a las unidades de transporte, la Asamblea legislativa emitió el decreto 739 con el cual se crearon disposiciones transitorias a dicha Ley, es así que se incorporó el Art. 122-A (transitorio) el cual permite que las unidades de autobuses y microbuses de más de 15 años de antigüedad continúen prestando de manera temporal sus servicios por un periodo de 2 años a partir de la vigencia de este decreto, siempre que cumplan con los requisitos expresamente establecidos en el mismo Art. 122-A.

Los requisitos son: presentar una declaración jurada de compromiso de reponer su unidad, por otra que cumpla con el requisito de edad que dice la ley, sin restricción de marca, además deberá representar también una constancia de haber pasado por una revisión mecánica, en un período de 6 meses y que la unidad este en perfecto estado mecánico, o que cualquier falla detectada ha sido superada, teniendo que además cumplir con el requisito de la prueba de emisión de gases para renovar las tarjetas de circulación, debiendo de mantener siempre ambos documentos (constancia y declaración) en las unidades para ser presentadas a las autoridades cada vez que le fuere solicitado.

Este decreto fue creado el 15 de febrero de 2002 y entro en vigencia desde el día de su publicación en el Diario Oficial.

El Art. 100 prohibió a partir del 1 de julio de 1996 que circulen automotores que contengan más de 13 milésimas de gramos de plomo por litro de

combustible como aditivo y que utilicen diesel con azufre que sobrepase los límites permisibles por las normas internacionales de protección al medio ambiente.

En el Art. 101 estipula que los automóviles tendrán que contar con un sistema de control de emisiones de gases, con tecnología más avanzada como los catalizadores los que se instalan en el tubo de escape de los vehículos evitando la contaminación por las emisiones de gases y humo. Este Artículo tienen una excepción en el Art. 104, ya que no ha todos los vehículos se les obliga que utilicen este sistema de control de emisiones de gases, entre los cuales tenemos: automotores de carrera, vehículos de interés histórico, tractores, maquinaria agrícola y de tercerías.

En el Art. 102 le señala al Viceministerio de transporte que podrá a través de la Dirección General de Tránsito y la División del Medio Ambiente de la Policía Nacional Civil y de cualquier otro organismo que tenga relación con la preservación del medio ambiente será el encargado de regular las especificaciones del sistema de control de emisiones a fin de minimizar la contaminación ambiental provocada por los vehículos de combustión interna y de cualquier tipo de combustible. Además debe establecer los límites máximos de emisiones de gases para todos los vehículos nuevos a gasolina, la opacidad causada por el humo en el caso de motores a aceite diesel, como también lo referido a los ruidos.

Para preservar el medio ambiente el Art. 105 establece que se han creado talleres particulares los cuales serán autorizados por el Viceministerio de Transporte en coordinación con la Secretaría Nacional del Medio ambiente, y se encargarán de las mediciones de las emisiones de gases, humo y ruido provocados por los vehículos automotores.

Los talleres autorizados al realizar la revisión deberán otorgar un certificado membreteado, sellado y firmado por el representante de la empresa emisora, el cual indicara los niveles de emisión de gases, humo y ruido como resultado de la revisión. Las personas que infrinjan esta normativa serán sancionadas administrativamente por sus acciones u omisiones de conformidad al Art. 116, el cual fue reformado mediante Decreto Legislativo No. 1188 de fecha 5 de marzo de 2003, publicado Diario Oficial No. 49, tomo 358 del 13 de marzo de este mismo año y dice “ Las acciones u omisiones contrarias a esta ley serán sancionados en los casos, formas y medidas que en ella se determine. El Viceministerio de Transporte a través de las instituciones tales como División de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil son los competentes para tramitar el procedimiento y recursos que se describen en las siguientes disposiciones. La instrucción de los procedimientos corresponderá a la Unidad de Procedimientos Legales de Tránsito, Transporte y Carga”.

La Dirección General de Tránsito será responsable de exigir como requisito previo para la entrega de tarjeta de circulación del vehículo por primera vez y en cada una de sus refrendas el certificado vigente de control de emisiones de gases, humo y ruido.

Por otra parte, en el Art. 107 señala que los propietarios de los vehículos automotores y de los talleres establecidos en esta ley serán los responsables de que los dispositivos de control de las emisiones de gases, humo y ruidos no sean removidos de los vehículos, excepto para las operaciones normales de mantenimiento o recambio de piezas. A los que contravengan esta disposición serán sujetos de sanciones y multas que se establezcan en la ley y los respectivos reglamentos.

3.1.3.6.1. Reglamento General de Transporte Terrestre.

Este Reglamento surgió a fin de cumplir con lo establecido en el Art. 122 de la Ley de transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en cuanto a que se emitan los reglamentos de dicha ley, es así como éste Reglamento fue creado mediante decreto Legislativo No. 23 de fecha 25 de febrero de 1998, el cual señala en su Art. 1 que regula los servicios de transporte terrestre de pasajeros, entre otros, así también se considera importante la definición que hace en el Art. 5 sobre los contaminantes ambientales y dice que son los "gases, partículas o ruidos producidos por un vehículo automotor, que excedan los límites admisibles establecidos", ya que si se diera un control efectivo sobre esos límites establecidos se evitaría que se siga dañando el medio ambiente.

Sobre las concesiones que da el Estado en cuanto a la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros el Art. 28 dice que previo dictamen de la comisión y en base aun estudio técnico realizado y avalado por la Unidad Integral del Transporte, podrá establecer rutas o líneas para concesionar; la factibilidad de estas concesiones estarán a cargo de la comisión Reguladora las cuales aplicarán técnicas de análisis y evaluación de ingeniería de transporte, como lo señala el Art. 29 del Reglamento en mención.

El término las concesiones para el transporte colectivo público de pasajeros será de 15 años como lo señala el Art. 30 numeral 2 del segundo inciso y este puede ser renovado si el concesionario sí ha cumplido con todos los requisitos de la ley.

Por otra parte, el art. 32 dice que cuando la concesión se realice mediante licitación se tomara en cuenta dentro de los criterios básicos el oferente que ofrezca mejores unidades en cuanto a su año de fabricación, estado mecánico, estado general y otros a fin de brindar mejores condiciones a los pasajeros y el Art. 36 del Reglamento señala como requisito que, previo a iniciar la prestación

del servicio, debe el concesionario presentar certificado de baja emisión de contaminantes a fin de evitar la emisión de contaminantes ambientales.

Los vehículos que presten el servicio de transporte público de pasajeros no deberán exceder los quince años de fabricación, así como garantizar comodidad y seguridad en el servicio según el Art. 54, aunque en la actualidad circulan muchas unidades que tienen mayor tiempo de duración, por lo tanto no se da fiel cumplimiento a este artículo.

Por otra parte, el art. 152 señala dentro de las infracciones las faltas leves, graves y faltas muy graves y dentro de las faltas graves se encuentra la operación de unidades en mal estado mecánico y que emitan gases. El reglamento también incluye en el Art. 161 señala como requisito mínimo para concesionar las terminales de pasajeros, de carga deberán contener un estudio de factibilidad que contemple la viabilidad de las vías de enlace, aspectos de ingeniería y de tránsito y del impacto ambiental.

3.1.3.6.2 Nuevo Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.

Por medio del Decreto Legislativo No. 61 de fecha 1 de julio de 1996 se creó el Nuevo Reglamento General de tránsito y Seguridad Vial, el cual en su Art. 5 señala que la Dirección General de Tránsito será dependencia del Vice Ministerio de Transporte y será la responsable de la aplicación y cumplimiento de las normas contenidas en la Ley y el reglamento, en materia de tránsito y seguridad vial, lo cual realizara mediante personal técnico y administrativo, delegados de tránsito y con la dependencia funcional de la División de Tránsito Terrestre y apoyo de la División del Medio Ambiente de la Policía Nacional Civil. Además los vehículos que estarán sujetos a este Reglamento son todos aquellos destinados a circular por las vías públicas para el transporte de pasajeros y carga, según el Art. 10 de este Reglamento.

El Art. 16 señala como requisitos para matricular por primera vez y cuando se trate de vehículos destinados al transporte de pasajeros además de los comprobantes de propiedad la matrícula de comercio, y cuando sean vehículos ya matriculados anteriormente el numeral segundo deberá presentar la matrícula anterior, tarjeta de circulación vigente, papeleta de revisión o constancia, incluyendo la certificación de cumplimiento con las normas mínimas en cuanto a la contaminación ambiental y, constancia de seguro obligatorio vigente.

Por otra parte, el Art. 18 señala que es prohibido que un vehículo se ponga en circulación sin haber cancelado los derechos de matrícula y obtenido su tarjeta de circulación y seguro obligatorio.

Dentro de las características que debe contener los vehículos automotores en cualquier momento debe garantizarse su buen estado de conservación y funcionamiento, lo cual creara condiciones de seguridad, caso contrario dichas unidades pueden ser retiradas de circulación, como lo señala el Art. 38 del Reglamento en estudio.

En cuanto al seguro obligatorio, el Reglamento enuncia en el Art. 65 que deben mantenerse vigentes los seguros a fin de cubrir la responsabilidad civil en que se pueda incurrir por los daños ocasionados a terceros en accidentes de tránsito; las compañías que suscriben el seguro estas aptas para establecer los costos de los mismos, según tipo y riesgo, es por ello que en el Art. 69 se establece en el numeral tercero que para vehículos de transporte colectivo público de pasajeros será de una cobertura mínima de veinticinco mil colones, las compañías de seguro emitirán las pólizas que tendrán un año de vigencia.

A los vehículos de transporte colectivo de pasajeros el Reglamento le establece regulación estricta en el sentido de que les señala en el Art. 79 que aquellos vehículos que no cumplan con las características técnicas estipuladas para su

autorización no podrán dedicarse a prestar el servicio, se les prohíbe especialmente a los conductores de estos vehículos, entre otras, permitir que los pasajeros suban o bajen cuando el vehículo está en marcha, usar pitos de aire o estridentes dentro de la ciudad, usar aparatos de sonido que no vengan autorizados de fábrica.

Y con el fin de evitar accidentes por exceso de velocidad el Art. 82 señala que a partir del uno de enero de mil novecientos noventa y siete deben poseer un dispositivo de regulación que hará que no exceda de sesenta kilómetros por hora la velocidad del automotor.

En cuanto a la revisión de los vehículos el Art. 83 describe que la revisión técnica vehicular obligatoria se realizara como mínimo dos veces al año para los vehículos destinados al transporte de pasajeros, los talleres particulares que realizaran estas revisiones serán autorizados por el Viceministerio de Transito a través de la Comisión Reguladora de Transporte Terrestre, los cuales deberán estar dotados de instalaciones adecuadas, de fácil acceso y parqueo, poseer equipo adecuado para realizar dichas revisiones, contar con mano de obra calificada y garantizar las normas de seguridad e higiene contempladas en el Código de trabajo..

En cuanto a la contaminación ambiental el Art. 217 nos señala que para que un vehículo automotor pueda circular por las vías públicas es obligatorio que posea el respectivo certificado de control de emisión de gases, humos y partículas, el cual se denominara Certificado de control de Emisiones, además que su motor no emita niveles de contaminación que excedan los límites permisibles establecidos en el Reglamento.

Para la verificación del funcionamiento de los controles de las emisiones de gases, humos, partículas se efectuaran a través de una empresa supervisora,

controladora y de centros privados para el control de emisiones los que deberán dedicarse específicamente a esta tarea, los cuales a la fecha aún no funcionan.

El Art. 221 señala que estos centros de control deberán estar legalmente establecidos y contar con el equipo autorizado por la Comisión en un estado adecuado para la medición de Monóxido de Carbono, hidrocarburos, bióxido de Carbono y Oxígeno para el control de las emisiones de los motores que funcionen con combustible a gasolina, así como la medición del humo y las partículas para motores que funcionan con combustible diesel.

Se señala en el Art. 227 la prohibición de vehículos que estén en circulación antes del 1º de enero de 1998 que emitan gases, humos y partículas, y niveles de ruido que excedan los límites establecidos, como es que: los vehículos o equipos cuyos motores utilicen combustible diesel durante su funcionamiento no deberán emitir humo y partículas cuya opacidad exceda los porcentajes indicados o su factor K para cada caso; como es de los microbuses y vehículos cuya capacidad de fábrica sea menor de 3.0 toneladas métricas, el nivel máximo de opacidad de 70% equivalente en factor K a 2.8 y de ruido permisible permitido por los escapes será de 98 dB(A) y para los autobuses y vehículos cuya capacidad exceda o sea igual a 3.0 toneladas métricas el nivel máximo de opacidad será de 80% equivalente al factor K a 3.5 y de ruido permisible de los escapes será de 100 dB y para los dispositivos sonoros será de 120 dB.

3.1.3.6.3 Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito.

De conformidad a la Ley de Procedimientos Especiales sobre accidentes de tránsito según Decreto Legislativo No. 420 de fecha 1 de septiembre de 1967, publicado en el Diario Oficial No. 183, Tomo 217 el 6 de octubre del mismo año y debido al aumento de los accidentes de tránsito terrestre que ocurren en la

República ocasionados por toda clase de vehículos, lo cual implica un grave peligro para la seguridad de las personas y bienes materiales, así mismo creando procedimientos breves y sencillos que hagan posible la eficacia del ejercicio de las acciones tanto penales como civiles, se hizo necesario la creación de dicha ley, así como la creación de los Tribunales Especiales de Tránsito, los cuales se denominaran Juzgados de Tránsito.

Un accidente de tránsito puede dar en primer lugar a la acción penal para la aplicación de las sanciones que correspondan a quienes resultaren culpables del accidente y en segundo lugar a la acción civil para la indemnización por los daños y perjuicios resultantes del accidente. La acción penal puede iniciarse de oficio si resultaren daños personales, si existieren como resultado del accidente solo daños materiales únicamente habrá lugar para la acción civil, salvo que hubiera dolo. Iniciada la acción penal se entenderá que lo ha sido también en la acción civil.

Dando seguimiento al proceso, son responsables solidariamente por el pago de daños y perjuicios a terceros según el Art. No. 36 de la Ley en referencia el conductor o conductores de los vehículos causantes del accidente que da lugar al reclamo o su representante legal si fuere incapaz; la persona o personas naturales o jurídicas que en virtud de fianza, contrato de seguro o cualquier otro título que se hubieren obligado según contrato; el o los terceros por cuya culpa se hubiere originado el accidente; y la persona o personas naturales o jurídicas que en propiedad, arrendamiento o a cualquier otro título tuviere en su poder un vehículo, siempre y cuando sea utilizado por empresa industrial, comercial o de servicios.

No habrá lugar a la responsabilidad solidaria si en el juicio se estableciere que el que reclama los daños es el único culpable del accidente o que éste provino de fuerza mayor o caso fortuito, que no se deba a defectos del vehículo, rotura o

fallas de sus piezas o mecanismos, aunque la rotura o falla fueran producidas por causa externa que no haya sido provocada intencionalmente.

Si no existiere acuerdo, según señala el Artículo 40 de la ley en estudio el perjudicado dentro de los treinta días de ocurrido el accidente, deberá pedir verbalmente o por escrito al Juez de Tránsito competente que cite a conciliación a las personas que fueren responsables como acto previo a la iniciación del juicio correspondiente.

Así mismo, según el Art. 55 señala que en cualquier estado del juicio antes de la sentencia las partes podrán dar por terminado mediante arreglo conciliatorio extrajudicial, comunicando al juez de la causa, para que sé de por terminado el proceso, mediante resolución de sentencia de forma conforme a aprueba que conste en el proceso condenando o absolviendo a los demandados y fijara el monto de indemnización conforme al caso.

Así también, la presente ley se toma como providencia por parte de la Dirección General de Tránsito a través de la División de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil llevando un registro técnico y estadístico de los accidentes de tránsito constatados.

La disposición antes mencionada se planteó debido a su importancia en cuanto a la protección de las personas y de sus bienes materiales, pero que no contiene en ninguno de sus artículos aspectos relacionados con el medio ambiente.

3.1.3.6.4 D. L. Que no Permite la Introducción al País de Vehículos Accidentados con Evidente Deterioro Físico o Mecánico hasta que Operen los Talleres Autorizados, Encargados de Efectuar las Revisiones Mecánicas.

En vista que en la actualidad no existen normar que regulen el ingreso al país de vehículos que presentan deterioro en su infraestructura, así como es

obligación del Estado garantizar a los ciudadanos que los vehículos que circulen permanentemente en el país, ofrezcan condiciones mínimas de seguridad vial, a través de la revisión técnica vehicular; por tanto, podrán introducirse al país vehículos accidentados, pero, para su matrícula deberán ser certificados por los talleres autorizados por el Viceministerio de Transporte, los cuales estarán encargados de efectuar las revisiones mecánicas como lo establece el Artículo 14 de la Ley de transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se emitió el Decreto Legislativo No. 263 de fecha 11 de enero de 2001, Diario Oficial No. 23 Tomo 650, publicado en el Diario Oficial el 31 de enero del mismo año.

Esto permite que al país ingresen vehículos más limpios, porque a menores emisiones de gases se tiene mayor potencial de reducir las emisiones tóxicas y por ende contribuir a que se cumpla con las normas de calidad del aire, tanto de los vehículos nuevos como usados.

3.1.3.6.5 Ley Reguladora del Depósito, Transporte y Distribución de Productos de Petróleo.

El Reglamento sobre la Construcción y Mantenimiento de Garajes Públicos y Privados, Estaciones de Abastecimiento para Automóviles y puntos de Abastecimientos Públicos fue creada el 25 de febrero de 1926 y publicado en el Diario Oficial No 51, Tomo 100 de 3 de Marzo del mismo año emitido por el Poder Ejecutivo en la Secretaria de Gobernación no es suficiente para cumplir con la realidad del momento y siendo de suma importancia en las actividades económicas del país se hizo necesario crear otras disposiciones legales acordes a las exigencias actuales por ello se creo la "Ley Reguladora del Depósito, Transporte y Distribución de Productos de Petróleo" según Decreto Legislativo No. 169 de fecha 19 de noviembre de 1970 publicado en Diario Oficial 235 Tomo 229 y Publicado el 23 de diciembre del mismo año.

Esta Ley a tenido varias reformas siendo la más actual la establecida por el decreto Legislativo No. 1113, del 9 de enero del 2003, y publicado en D. O. No. 15, Tomo 358, del 24 de enero del mismo año; en dicha Ley se determina en el Art. 2 numeral 1 literales a, b, c, d, e, f, g, h, el significado connotativo que se entenderá por cada uno de los productos que regula, varios de estos tienen que ver con los combustibles que usan los medios de transporte y considerando que la investigación se enfoca a aquellas regulaciones que tienen que ver con el Medio Ambiente se presentan los Artículos de dicha Ley que sobre ello tratan.

Esta Ley cuenta entre sus Artículos con un capítulo referido a las obligaciones y sanciones que se le otorgaran a quien no la cumplan y se refiere al capítulo quinto Art. 13 literal "c" que establece que toda persona autorizada para realizar actividades de depósito, transporte y distribución de productos de petróleo deberán de cumplir en sus instalaciones con las disposiciones sobre protección del Medio Ambiente.

Así mismo el Art. 16 además de hacer referencia al cumplimiento de todo el contenido en el Art. 13 también reafirma con claridad en el literal "d" que toda persona autorizada para operar Estaciones de Servicio deberá cumplir con las Normas medioambientales sobre el uso, manejo y disposición del aceite usado. La importancia de esta Ley es mucha pues su cometido favorece a la población en general al tratar con ella que se le de buen manejo a los productos de petróleo evitando posibles tragedias.

3.1.3.7 Ley de la Procuraduría para la Defensa de Los Derechos Humanos y su Reglamento.

Esta se cristalizó con la firma de los Acuerdos de Paz y con la incorporación del Artículo 194 de la Constitución de la República en donde asigna las funciones

para el Procurador para la Defensa de los Derechos Humanos dotándolo de suficientes poderes para garantizar el respeto de dichos derechos así como en el ordinal decimocuarto deja entrever la creación de la ley, así mismo el numeral séptimo del artículo antes mencionado le da el papel de la Procuraduría y que consiste en “supervisar la actuación de la administración pública frente a las personas”, o sea que le va a pedir cuentas a las instituciones del gobierno y no a las personas o empresas.

El Artículo 1 de la Ley en estudio se establece el objetivo de la creación, atribuciones y funcionamiento de la Procuraduría, en el Art. 2 señala que es una institución que pertenece al Ministerio Público, de carácter permanente e independiente, con personalidad jurídica propia y autonomía administrativa, y tendrá por objeto velar por la promoción y educación de los derechos humanos y por la vigencia irrestricta de los mismos; entendiéndose por derechos humanos: los civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y los de la tercera generación contemplados en la constitución, leyes y tratados internacionales vigentes. El Artículo 11 de la mencionada ley establece las atribuciones del Procurador, que son las mismas que se señalan en el Artículo 194 de la Cn.

El Artículo 13 señala que además del titular la procuraduría estará integrada por procuradores adjuntos, entre los cuales se encuentra un Procurador del Medio Ambiente para un mejor cumplimiento de las atribuciones constitucionales y legales.

Dentro de la Ley se encuentra el Capítulo VI “De los Procedimientos” de los artículos 24 al 39 donde se señalan los procedimientos a seguir cuando una persona ha presentado una denuncia sobre presuntas violaciones a los derechos humanos y esta ha sido admitida, de lo cual podrá emitir resoluciones y realizar investigaciones de las presuntas violaciones, así como recurrir a la Fiscalía

General de la República, tribunales, Procuraduría General de la República o cualquier dependencia del Estado a fin de que se inicien diligencias o procedimientos encaminados a investigar y resolver situaciones de la competencia de esas instancias principalmente cuando se trate de violaciones de los derechos humanos constitutivas de hecho punible. En cuanto al Procurador Adjunto del Medio Ambiente este velara sobre la actuación pública ante este tema tal como lo establece el Reglamento de la ley en estudio.

Con el objeto de describir las funciones que corresponden a los funcionarios y empleados de la Procuraduría de los Derechos Humanos se creo el Reglamento de Funciones del Sistema de Protección de los Derechos Humanos establece en el Art. 2 que la Procuraduría estará a cargo de la Procuradora o Procurador para la Defensa de los Derechos Humanos y que además de este titular se integraran las Procuradurías Adjuntas Especificas del niño, de la Mujer, de la Tercera Edad, y del Medio Ambiente, entre otros. Se señala en el Art. 4 que estos funcionarios están obligados éticamente a ejercer sus funciones sin motivaciones políticas partidistas.

Se señala en el Art. 5 que todos los miembros, especialmente el Procuradora/o adjunto/a y los funcionarios a nivel directivo, deben ejercer sus funciones dentro de la más absoluta neutralidad política. Así mismo, en el Art. 16 se le señalan las atribuciones del Procurador Adjunto, dentro de estas se encuentran dirigir el sistema Nacional de Protección de los Derechos Humanos. En el Art. 25 se establece la recepción de denuncias, investigación, elaboración de dictámenes y de proyectos de resolución las realizan directamente las delegaciones departamentales. Por otra parte, tendrán bajo su competencia directa la formulación y ejecución de las políticas de protección situacional de los derechos humanos propios de sus áreas, previa aprobación de la Procuradora/o según el Art. 30.

Además se señala en el Art. 31 les señala la responsabilidad que tienen de las actividades que realicen utilizando el mecanismo de protección. Como puede observarse las Procuradurías Adjuntas Especificas son parte integrante del sistema de Protección de los Derechos Humanos y colaboran directamente con la función del Procurador/a que lleven al fiel cumplimiento de estos derechos.

3.1.3.8 Ley del Medio Ambiente y su Reglamento.

Es de suma importancia hacer mención del objeto de la presente ley el cual se encuentra en su Art. 1 siendo su contenido acorde a las disposiciones de la Constitución de la República, ya que se refieren a la protección, conservación y recuperación del medio ambiente; el uso sostenible de los recursos naturales que permitan mejorar la calidad de vida de las presentes y futuras generaciones.

La ley pretende normar la gestión ambiental sea pública o privada, la protección ambiental como obligación básica del Estado, los municipios y los habitantes en general; y asegurar la aplicación de los tratados o convenios internacionales celebrados por El Salvador en esta materia. Su Art. 2 hace referencia a los principios de la política nacional del medio ambiente los cuales están mencionados en literales que van de la letra "a" hasta la "m".

Es importante mencionar el literal "b" pues en el se plasma esa interacción que debe de existir con la Constitución, en cuanto a que el desarrollo económico y social debe ser compatible y equilibrado con el medio ambiente; tomando en cuenta el interés social señalado en el Art. 117 Cn. Es imprescindible que todos los involucrados tomen conciencia de lo antes expuesto y siendo el sector transporte de suma importancia en el desarrollo del país, no esta exento de ser un participante activo en el cuidado del medio ambiente.

La ley continua hablando de la política nacional referente al medio ambiente en el Art. 3, la cual debe ser actualizada por lo menos cada cinco años, procurando así asegurar en el país un desarrollo sostenible y sustentable; el Artículo declara interés social la protección y mejoramiento del medio ambiente, además en este artículo se determina la responsabilidad del gobierno y las instituciones públicas o municipales de incluir medidas en pro del medio ambiente.

En el Art. 41 se expresa que el Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales promoverá entre otros sectores al empresarial para que éste formule y desarrolle programas de concientización ambiental por lo que al ser el sector transporte una industria muy necesaria y de utilidad social debería de realizar y participar en dichos programas ambientalista.

El Art. 42 se refiere a que las personas naturales o jurídicas, el Estado y todas las instituciones descentralizadas están obligadas a evitar las acciones que deterioren el medio ambiente en todo sentido, es decir defenderlo y evitar que se deteriore la calidad de vida de la población y los ecosistemas sobretodo cuando se realicen actividades que provoque contaminación atmosférica, factor de suma importancia que involucra al transporte aun cuando no lo establece literalmente.

Otro Artículo es el 43 que hace referencia al compromiso del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales de elaborar en coordinación con el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social y todos aquellos involucrados en la gestión Ambiental para que promuevan y controlen la contaminación y el cumplimiento de las normas técnicas de las cuales se hará mención mas adelante, y que en el Art. 44 se establece su aprobación.

La ley continúa en su capítulo III refiriéndose en los Art. 46 y 47 a la prevención y control de la contaminación atmosférica, así mismo en el

capítulo XII establece las acciones que se considera infracciones contra el medio ambiente, el que determina las sanciones delitos y responsabilidad ambiental, ya sea por acción o por omisión como lo dicen los Artículos. 85 y 86, este último establece en el literal "J" que emitir contaminantes que violen los niveles permisibles establecidos reglamentariamente se considera una infracción a la ley, el Artículo clasifica las infracciones ambientales en menos graves y graves; precisamente este mismo literal se considera una infracción menos grave.

La ley como todas posee Artículos que mencionan la responsabilidad penal y civil; correspondiéndole a los Juzgados de Primera Instancia y las Cámaras de Segunda Instancia en materia civil o mixta ejercer dicha acción; tal como lo establece el Art. 111, identificándose dicho artículo como el que determina la competencia ambiental. A pesar de la existencia dentro de la Ley de todos los artículos antes mencionados, el daño atmosférico producido por el transporte continua siendo causa de estudio. Como en la mayoría de capitales del mundo en San Salvador se encuentran innumerables fuentes de trabajo lo que provoca que el transporte público sea una necesidad creciente para que los trabajadores y población en su mayoría no posean vehículo propio se puedan transportar a sus empleos. La ley lamentablemente no posee artículos que hagan alusión directa al daño ecológico que pudieran causar los autobuses y microbuses colectivos, pero eso no justifica el ser indiferente ante el posible daño causado.

3.1.3.8.1 Reglamento de la Ley del Medio Ambiente.

El reglamento de toda ley le permite los procedimientos para su cumplimiento, es así como en lo referente a la prevención y control de la contaminación el reglamento de la Ley de Medio Ambiente en su Art. 64 da los criterios para

formular normas técnicas de calidad y en sus literales establecen que se deberá de tomar en cuenta que la contaminación no exceda los límites que pongan en riesgo la salud humana, que no rebase la capacidad de carga de los medios receptores y que dichos medios no excedan los límites permisibles para cualquier uso y para la conservación de la sostenibilidad de los ecosistemas.

El Art. 66 es más específico de toda la ley que se refiere a los vehículos de transporte público terrestre pues claramente dice que los concesionarios de líneas de dicho transporte deberán de garantizar que las unidades de transporte posean las condiciones necesarias para asegurar que las emisiones de sus vehículos no rebasen los niveles máximos de emisión de contaminantes a la atmósfera, establecidos de acuerdo a las normas técnicas correspondientes.

Finalmente el Art. 67 hace alusión de la responsabilidad del Ministerio de elaborar y coordinar la ejecución de un Plan Nacional de protección de la Capa de Ozono, esto pretende ir en concordancia a lo establecido en la Convención de Viena sobre la protección de dicha capa y del Protocolo de Montreal, sobre el control de las sustancias que lo deterioran o agotan. Con el surtimiento de la Ley de Medio Ambiente y Recursos Naturales y ante el creciente parqueo vehicular en el cual se incluyen todo tipo de transporte terrestre en general, entre estos los autobuses y los microbuses los cuales son en su mayoría generadores de sustancias tóxicas y humo el cual perjudica a la salud de la población se pretende proteger a la misma.

3.1.3.8.2 Reglamento Especial de Normas Técnicas de Calidad Ambiental

Este reglamento especial establece en el Art. 3 que de conformidad al Art. 28, literal "b" de La Ley del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, la

autoridad competente para establecer las normas técnicas de calidad ambiental será el Consejo de acuerdo al procedimiento establecido en los Art. 29 al 30 de la misma Ley y lo que se establezca en el mismo reglamento especial.

Las Normas Técnicas surgen como apoyo a la Ley del Medio Ambiente; y para el caso en estudio es su segunda sección la que hace referencia a las fuentes móviles en el Art.14, el cual menciona la atribución del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de establecer, revisar y actualizar los límites permisibles de contaminación emitidos al aire, según el procedimiento establecido en el Art. 3 de este reglamento para lo que el Consejo deberá de escuchar la opinión del Ministerio de Medio Ambiente, del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social y el Viceministerio de Transporte.

El Art. 15 es un apoyo al Art. 42 de la Ley del Medio Ambiente en el que se establece que el Ministerio en coordinación con las tres instituciones antes mencionadas controlaran el cumplimiento de las Normas Técnicas de calidad del aire por medio de mediciones de las emisiones vehiculares, las cuales serán estacionarias o dinámicas; estas se tomarán dentro o fuera de un Centro de Control autorizado por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, según procedimientos técnicos normados y aceptados por el Consejo, y en este Reglamento; los centros de los que se habla son los talleres que en la actualidad se encargan de medir las emisiones vehiculares, requisito para poder optar al otorgamiento de línea de servicio del transporte colectivo.

El Art. 16 hace referencia a la calidad de los combustibles, de conformidad a lo establecido en el Art. 3 del mismo reglamento en mención, considerando como principio fundamental el que las materias primas utilizadas, los combustibles y sus aditivos tengan una composición química que no se

pase de los niveles de concentración permisibles en la atmósfera, así que el mismo Art. 16 en su segundo inciso apoya al Art. 42 ya mencionado prohibiendo el uso del plomo como aditivo a los combustibles.

El Art. 17 se refiere a la responsabilidad de la Norma Técnica de establecer límites de emisión de ruido por fuentes fijas o móviles según intensidad y frecuencia; en apoyo al Art. 42 de la Ley del Medio Ambiente y ratificando la responsabilidad de los titulares de toda actividad, obras o proyectos en cuanto a dar cumplimiento de los límites establecidos en este reglamento.

Es hacer notar que pese a que el Reglamento dice es su responsabilidad definir la intensidad y frecuencia de la emisión de ruido, no se establece dentro de las normas técnicas ningún parámetro de medición del mismo pese a que el ruido es causante de deficiencias auditivas y que frecuentemente los autobuses y microbuses llevan sus equipos de sonido a todo volumen.

3.1.3.9. Ley del Fondo de Conservación Vial (FOVIAL)

La Ley del Fondo de Conservación Vial conocida como FOVIAL es relativamente nueva, surge por decreto Legislativo N° 208 de fecha 30 de noviembre de 2000 creada con la finalidad de establecer el marco legal para el financiamiento y gestión de la conservación de la Red Vial Nacional Prioritaria Mantenible. La relación que tiene esta Ley con los transportistas es en cuanto a dos situaciones; una es que la red vial que pretende conservarse con ella es parte fundamental para los transportistas pues los permisos de línea otorgados son para que en forma concesionaria hagan uso de las vías terrestres de transporte.

La segunda situación vinculante es la reforma que se hizo al artículo 26 en el cual los excluyen del resto de conductores del pago de dicho recargo en los combustibles usados por ellos aunque solo se refiere a los transportistas de autobuses, pero con la eliminación del subsidio queda sin efecto este beneficio; en lo referente al medio ambiente realmente no tiene mayor vinculación pero siendo esta una ley que se relaciona con el transporte no se omite mencionarla.

3.1.3.10 Ordenanza Contravencional del Municipio de San Salvador.

La Ordenanza Contravencional del Municipio de San Salvador, esta vigente desde enero del año 2000, siendo esta un esfuerzo de la municipalidad para dar un mejor servicio a la Comunidad capitalina. Esta ordenanza es una serie de disposiciones que la Municipalidad a establecido tomando en consideración que el daño al medio ambiente es un tema que la población y las autoridades tienen que tomar con mayor conciencia, razón por la que se incluye en el contenido de las Contravenciones específicamente en el Título II Capítulo I denominado "Contravenciones Contra el Medio Ambiente" siendo una la incluida en el Art. 17 referente a la emisión de gases contaminantes, pero esta se queda corta pues solo menciona la quema de materiales que puedan producir gases contaminantes en vías públicas o centros urbanos y no especifica si incluye en ello a los medios de transporte. Así mismo el Art. 18 se refiere al incumplimiento de las normas de control de ruidos y al igual que el artículo anterior no aclara si incluye a los transportistas colectivos que irrespetan tal disposición. Finalmente es hasta el Art.20 que menciona a las unidades del transporte público de pasajeros señalando a las personas que ahí se conduzcan y que fumen dentro de ellas pues se considera un lugar no autorizado para fumar puesto que en

ellos se transportan personas que no fuman y se convierten en fumadores pasivos.

Esta última disposición tiene relación con una sanción que se establece en el Nuevo Reglamento General de Transito y Seguridad Vial y se refiere a una multa clasificada como falta leve y que deberá de aplicarse al conductor del servicio de transporte colectivo cuando fume y esta conduciendo. En los dos casos se refiere a la negativa de fumar dentro de los autobuses lo que se puede considerar como la única de las ordenanzas que se pudiera relacionar directamente con transporte y el Medio Ambiente.

3.1.3.11 Ordenanza Reguladora de la Contaminación Ambiental por la Emisión de Ruidos en el Municipio de San Salvador.

La presente Ordenanza Municipal establece en el Titulo I de conformidad al Art. 1 que surge con el objeto de ampliar y desarrollar el articulo 18 de la Ordenanza Contravencional del Municipio de San Salvador vigente desde el mes de enero de 2000 ante la necesidad de controlar la contaminación ambiental por la emisión de ruidos provenientes de cualquier fuente fija o en situación estacionaria.

El Art. 2 define quienes son las autoridades Competentes de garantizar la tranquilidad y armonía social del municipio; el Art. 3 establece que será aplicable con igualdad a toda las personas naturales mayores de 18 años; personas jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras, y en el caso de los menores de edad responderán sus padres o representantes legales.

El Art. 4 menciona la presunción de inocencia que toda persona tiene cuando se le atribuye una infracción mientras se investiga y se llega a la resolución final; el Art.5 establece un horario diferenciado: diurno y nocturno para la emisión de ruido.

Es el Art. 6 el cual establece los niveles máximos permisibles de ruido proveniente de fuentes fijas y móviles en situación estacionaria, mismos que fueron medidos en diferentes zonas de la capital en donde se encuentre el receptor, para el caso cuando se trata de zona habitacional, hospitalaria, educativa e institucional de las 06:01 a las 22:00 horas. El nivel permitido es 55 Decibel "A" definido con el símbolo dB (A); cuando el horario es de las 22:01 a las 06:00 horas. el nivel es de 45 dB (A) ; así mismo el horario para la zona industrial y comercial tiene dos niveles diferentes de dB (A) , para el primero son 75 y para el segundo horario 70 decibeles " A"

De acuerdo a esta ordenanza todo ruido que sobrepase los niveles máximos antes señalados se consideran ruidos contaminantes, sujetos a sanción.

El Art. 7 regula los casos especiales y eventuales tal como ferias, carnavales y festividades. Continúa el Titulo II exponiendo lo referente a las fuentes fijas en un capítulo I y las fuentes móviles en situación estacionaria en el Capítulo II

Es importante mencionar que aun cuando solo posee un Artículo el cual es el número 15 numeral 2 del mismo que se refiere a situaciones generadoras de ruido como mantener el motor funcionando para calentamiento, el acelerar demasiado en determinadas zonas y en el numeral 3 menciona el mal uso que se le da a bocinas, pitos o cualquier otro dispositivo sonoro similar, sean vehículos particulares o de transporte colectivo los que provoquen dicha situación.

La ordenanza clasifica en dos los lugares donde se emitan los ruidos: espacios públicos y los espacios privados.

El Titulo IV esta dividido en tres capítulos en los cuales se establece el procedimiento a seguir en caso de quebrantar alguna de las causas aquí referidas.

Finalmente el Título V plantea disposiciones transitorias, conteniendo aquí el Art. 50 donde se determina la fecha de su vigencia. La emisión de esta Ordenanza fue a través del Decreto N° 12 con fecha 01/04/03 publicado en el Diario Oficial N° 78 Tomo 359, del 02/05/ 03.

La Alcaldía se vale de los medios de comunicación para dar a conocer esta Ordenanza a toda la población en especial a Los habitantes del Municipio y que tomen las precauciones necesarias y la conciencia de lo necesario que es ei involucrares en el cuidado del medio ambiente.

CAPITULO IV: RESPONSABILIDAD DE LAS INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES EN LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA CONCERNIENTE AL TRANSPORTE PÚBLICO.

4.1. Responsabilidad de las Instituciones Gubernamentales

Existen una serie de instituciones que por su naturaleza se relacionan con el sector del transporte público, aunque algunas de ellas no tienen una responsabilidad directa en cuanto a la aplicación de la normativa que regula dicho sector, pero por su vinculación con el medio ambiente han sido consideradas.

4.1.1. Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

El Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales dentro de su objeto esta la protección, conservación y recuperación del medio ambiente, el uso de los recursos naturales que permitan mejorar la calidad de vida de las presentes y futuras generaciones; en donde todos los habitantes tienen derecho a un medio ambiente sano y ecológicamente equilibrado, por lo tanto es obligación del Estado tutelar, promover y defender este derecho de forma activa y sistemática, como requisito para asegurar la armonía entre los seres humanos y la naturaleza. Prevalecerá en la protección del medio ambiente el principio de prevención y precaución, fomentando la educación ambiental a fin de concientizar a la población sobre este tema.

Es por ello que se propone crear una política nacional del medio ambiente entendida como un conjunto de principios, estrategias y acciones emitidas por el Consejo de Ministros y realizada por este ministerio y por el Sistema Nacional de Gestión del Medio Ambiente; el cual para su aprobación se presentará al Consejo de Ministros actualizándolo por lo menos cada cinco años guiando

además la acción de la administración pública, central y municipal en la ejecución de planes y programas de desarrollo.

Por otra parte, con la finalidad de poner en funcionamiento y mantener en las entidades e instituciones del sector público los principios, normas programación, dirección y coordinación de la gestión ambiental del Estado se crea el Sistema Nacional de Gestión del Medio Ambiente (SINAMA), formado por las unidades ambientales en cada ministerio en las instituciones autónomas y municipales y coordinara este ministerio; el cual hasta la fecha aún no ha sido conformado, según entrevista realizada.

Es por ello que el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales realiza coordinaciones con el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social y con las autoridades competentes en materia de normatividad del uso o protección del agua, el aire y el suelo para que se involucren en la gestión ambiental a fin de promover y controlar la contaminación y el cumplimiento de las normas técnicas.

En cuanto a la protección de la atmósfera se asegurará que esta no sobrepase los niveles de concentración permisibles de contaminantes establecidos en las normas técnicas provenientes de fuentes artificiales, fijas o móviles con el objetivo de prevenir o eliminar gradualmente las emisiones contaminantes en la atmósfera en beneficio de la salud y el bienestar humano y del ambiente.

Los concesionarios de líneas de transporte público terrestre, marítimo y aéreo deberán garantizar que las unidades de transporte posean las condiciones necesarias para asegurar que las emisiones de sus vehículos o aeronaves no rebasen los niveles máximos de emisión de contaminantes a la atmósfera.

En vista de lo planteado anteriormente se puede decir la importancia que tiene dicho ministerio y por lo tanto merece una adecuada atención por parte del Estado para que cumpla con la misión encomendada, proporcionándole

suficientes recursos humanos, financieros y tecnológicos; así como comiencen a funcionar los organismos ya señalados dentro de la ley como es el caso del SINAMA, para que esto permita la aplicación de la normativa y garantice a las presentes y futuras generaciones los beneficios reflejados en la presente ley, así como crear condiciones que permitan a otros organismos se integren en la búsqueda de un ambiente sano y equilibrado donde este ministerio tenga un protagonismo apropiado para el cumplimiento del mandato constitucional.

4.1.2. Alcaldía Municipal de San Salvador.

La Alcaldía Municipal de San Salvador, como gobierno local esta regido por un concejo formado por un Alcalde, un Síndico y dos o más regidores cuyo número es proporcional a la población que posee; dicho Municipio será autónomo en lo económico, en lo técnico y en lo administrativo, regido por un Código Municipal, estableciendo sus principios generales para su organización, funcionamiento y ejercicio de sus facultades autónomas.

Por lo que se puede mencionar el gestionar libremente en las materias de su competencia así como decretar las ordenanzas y reglamentos locales, dentro de sus competencias según el Art. 4 del Código Municipal en su numeral onceavo determina la regulación del transporte local y el funcionamiento de terminales de transporte de pasajeros y de carga, competencia del órgano Ejecutivo a través del Viceministerio de Transporte, quedándose la Alcaldía solamente como un ente colaborador según lo establece el Art. 202 inciso segundo de la Cn. que dice que "los Municipios estarán obligados a colaborar con otras instituciones públicas en los planes de desarrollo nacional o regional".

En cuanto al tema del Medio ambiente la Alcaldía Municipal de San Salvador desde el año 2000 ha venido tratando de protegerlo mediante las ordenanzas que contienen Contravenciones enfocadas a controlar desde ciertas emisiones

de contaminantes como es la quema de materiales, control de ruidos y fumar dentro de las unidades, pero sin considerar los contaminantes emanados por las unidades del transporte público.

Por lo antes expuesto se refleja el poco protagonismo que la Alcaldía de San Salvador tiene en cuanto a la aplicación de la normativa que concierne al sector del transporte público que circulan en las vías de la capital, incumpliendo un mandato según las leyes que rigen dicha institución, argumentando que pese a que tienen conversaciones con personeros del gobierno central sobre este tema no tienen los recursos necesarios para participar en la aplicación de la normativa.

Lo anterior significa que la Alcaldía Municipal de San Salvador debe de buscar una coordinación con el Viceministerio de Transporte a fin de encontrar una solución a la problemática del transporte terrestre, porque ambos tienen responsabilidad conforme a la ley para satisfacer las necesidades de un transporte adecuado y que es demandado por la población.

4.1.3. Viceministerio de Transporte.

Se ha encontrado que de todas las instituciones gubernamentales mencionadas, es el Viceministerio de Transporte el que mayor relación tiene en lo referente a la normativa de transporte; este surge como una dependencia del Ministerio de Obras Públicas transporte, vivienda y Desarrollo Urbano según el Art. 1 del Decreto Ejecutivo No. 72 de fecha 25 de junio de mil novecientos noventa y tres publicado en el Diario Oficial No. 134 Tomo 320 del dieciséis de julio del mismo año y reformado por medio del Decreto Ejecutivo No. 33 del 15 de febrero de 2002, correspondiéndole todo lo referente al transporte y para el caso en estudio el transporte público esta sumamente relacionado con dicho Viceministerio en aspectos tan importantes como la autorización de permisos de

línea para lo que les exige determinadas condiciones como la incorporación al Nuevo Sistema de Transporte Público, el cual tiene como principal componente el contrato de concesión que tanta polémica a causado, pero desde el punto de vista del Viceministerio de Transporte este ha sido creado con la finalidad de mejorar el servicio del transporte público ya que tiene aspectos innovadores, entre los cuales esta la renovación de la flota de autobuses por unidades que ofrecen mayor comodidad para el usuario proporcionando mejor protección al medio ambiente, otro aspecto innovador de este contrato es la implementación de conductores preparados en escuelas de capacitación para mejorar el trato al usuario y ser mejores conductores, además propone acuerdos sobre la circulación del transporte público en las llamadas horas pico, porque en otras horas de menor afluencia de usuarios se observa mucho autobús con pocos pasajeros que congestionan las calles igual que si llevaran muchos pasajeros. El V.M.T. ha autorizado talleres en el ámbito nacional para que realicen la revisión técnica, en cuanto al buen funcionamiento de las unidades de transporte (buses o microbuses) otros talleres que han sido autorizados son los encargados de la revisión de emisión de gases, como es el Taller Monterrosa, Taller Mustang y Swiss Contact. Los talleres cuentan con equipo computarizado para medir las emisiones de gases; lo que es básico pasar para obtener la renovación del permiso de circulación además de tener que ser realizada dos veces al año.

En cuanto a la vida útil de los autobuses y en apego al marco de la ley el VMT ha comprado hasta la fecha 304 autobuses viejos con mas de quince años de servicio, dando paso con ello a los nuevos autobuses de conformidad a lo exigido en el nuevo contrato de concesión y según lo informado por el VMT, varias rutas se han apegado al nuevo sistema, y el resto están renuentes a firmar el nuevo contrato por lo que han interpuesto amparos a la Corte

Suprema de Justicia y mientras les resuelve a juicio del VMT igual están en un limbo porque de no cumplir con los requisitos no pueden renovar su permiso mismo que en la actualidad es gratuito.

De acuerdo a datos del V.M.T. son 160 rutas de transporte público las que circulan en el área metropolitana y específicamente 110 que transitan por el centro capitalino.

En cuanto a la mortalidad debido a la emisión de gases y según lo informado en el VMT, es alarmante saber que "el 71 % de las enfermedades respiratorias son causadas por estos gases contaminantes lo que le genera al gobierno un gasto aproximado de 56 a 57 millones de dólares anuales"⁴⁹.

El V.M.T. con la finalidad de prevenir a futuros accidentes a creado hasta la fecha dos parques de educación vial, uno en Ciudad Merliot (Departamento de la Libertad) y otro en Ciudad Delgado (Departamento de San Salvador); Con ellos se pretende enseñar a niños de 6 a 12 años de diferentes centros escolares cual debe ser la conducta tanto de conductores como de los peatones.

Finalmente con relación al pago de multas la única base legal con lo que cuenta es la falta de renovación de permisos y refrenda mientras no son canceladas todas las multas pese que en la actualidad la recién saliente Asamblea Legislativa(1999 – 2003) decretó que no era necesario el estar solvente de dichas multas para poder obtener la renovación del permiso de línea, además se pretende que a través de otro decreto se eliminen todas las multas emitidas retroactivamente a la fecha que este fuera ratificado; el Viceministerio la única oposición que pone a dicho decreto es que a su criterio debe de ser de beneficio para todo el transporte y no solo para el transporte público.

⁴⁹Dato proporcionado por el Director General de tránsito Licdo Fernando Rodríguez. Periodo 2003

Como se estableció al inicio el V.M.T. es el ente con mayor responsabilidad con el sector transporte lo que significa que debe de tener la capacidad de ejecutar, coordinar y controlar todas las acciones encaminadas al mejoramiento del servicio del transporte, contando con los recursos económicos, humanos y tecnológicos necesarios, a fin de cumplir según la normativa que lo rige, porque para su efectiva aplicación intervienen factores que la limitan, tales como vacío de ley, falta de recursos, aspectos políticos, falta de Coordinación, corrupción en algunos funcionarios, entre otros, lo cual vuelve débil la normativa jurídica y no se brinda un servicio de calidad a la población.

4.1.4. Ministerio de Economía.

El Ministerio de Economía en la actualidad no tiene injerencia en la aplicación de la normativa relacionada con el transporte público, pero sí con el control del combustible utilizado por las unidades móviles del transporte, mediante la aplicación de normas salvadoreñas obligatorias que señalan las especificaciones de calidad para la gasolina especial y regular sin plomo establecidas en el acuerdo Ejecutivo No. 167 de fecha 9 de marzo de 1998 y en el caso del diesel el contenido máximo de azufre Acuerdo Ejecutivo No. 171 de fecha 9 de marzo de 1998, ambos acuerdos se sustentan en el Art. 36 inciso tercero de la Ley del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACIT). Por otra parte, también se tiene la Ley Reguladora del Depósito, Transporte y Distribución de Productos del Petróleo la cual le da la facultad al Ministerio de Economía para que efectúe los controles de cantidad y calidad de los hidrocarburos mediante la toma de una muestra "testigo" de las terminales de importación, refinerías, estaciones de servicio y cisternas. Para el análisis de la muestra testigo cuenta este ministerio con laboratorios móviles y un laboratorio fijo en el Puerto de Acajutla, pero en

caso que no se pueda realizar el análisis en el laboratorio fijo se puede llevar a cualquier laboratorio privado pero sin darle a conocer el origen de la muestra.

El Ministerio de Economía cuando ha detectado que existe alguna irregularidad en la calidad o cantidad sigue un procedimiento administrativo el cual anteriormente se hacía con base a Ley de Protección al consumidor y era la Dirección de Protección al Consumidor la que se encargaba de aplicar las sanciones respectivas, pero a partir del primero de febrero del año 2003 se ha reformado la Ley Reguladora del Depósito, transporte y Distribución de Productos de Petróleo en la cual le ha trasladado esta facultad a la Dirección de Hidrocarburos y Minas según modificación realizada mediante el Decreto Legislativo No. 1113 del 09 de enero del 2003 y publicado en el Diario Oficial No. 15 Tomo 358 del 24 de enero del 2003.

Con relación a este Ministerio se necesita que se cree normativa que controle eficazmente la calidad y comercialización de los hidrocarburos, así como su competencia, para que se garantice la oferta y la demanda de los derivados de petróleo aunado a esto hay que hacer modificaciones a las leyes ya existentes que permita contar con herramientas de control a fin de que sean aplicables para garantizar la salud de la población y en general el medio ambiente.

4.1.5. Ministerio de Educación.

En cuanto a este ministerio se puede decir que no tiene una responsabilidad directa en la aplicación de las leyes que regulan al sector transporte relacionado con el medio ambiente, pero si ha jugado un papel importante porque inicio toda una reforma curricular en la década de los noventa implementando nuevos programas de estudio en los cuales se incorporaron una serie de ejes transversales que contenían problemas que estaban afectando a la población en ese momento, dentro de los que se pueden mencionar: educación ambiental,

equidad, protección al consumidor, derechos humanos, educación en valores, etc.

Referente a educación ambiental se ha creado mucho material educativo, como son boletines, guías, libros didácticos, material de apoyo para los docentes, etc.; así también se trabaja en proyectos en coordinación con los Ministerios del Medio Ambiente y Salud Pública y Asistencia social y la empresa privada (Nejapa Power, La Constancia, S.A.), con la finalidad de crear una mayor concientización de la población joven en cuanto al cuidado de nuestro medio ambiente, de las enfermedades transmisibles como resultado de la contaminación atmosférica lo cual representa un serio problema para la población salvadoreña por las implicaciones directa en el estado de salud de las personas. Dentro de los proyectos se encuentra "Escuelas Amigas del Medio Ambiente", "Pro-Chalate", Proyectos de Pinturas Ambientales, diseños de huertos, mensajes que promueven la limpieza, como evitar enfermedades como las diarreas y enfermedades respiratorias, etc.

Casi a doce años del proceso del cambio curricular se ha avanzado en cuanto a capacitaciones al sector docente, que dentro de todas las materias se incluyan aspectos ambientales, porque es parte de nuestra propia vida y es lo que puede preservar al hombre. En cuanto a lo que es seguridad vial en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Art. 89 establece que debe existir entre el Viceministerio de Transporte y el Ministerio de Educación una coordinación para los programas educativos en seguridad vial, obteniendo resultados positivos pero que no son suficientes ya que no se logra una verdadera conciencia de la protección y conservación del medio ambiente en los estudiantes ya que los temas son abordados de una forma muy general en donde no se profundiza el verdadero problema que nos atañe a todos limitando que se construya un futuro en armonía con el medio ambiente.

4.1.6. Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social.

Este Ministerio es el encargado de determinar, planificar y ejecutar la política nacional en materia de salud, dictar las normas pertinentes, organizar, coordinar y evaluar la ejecución de las actividades relacionadas con la salud, según el Artículo 40 del Código de Salud, así como establecer y mantener colaboración con los demás ministerios, instituciones públicas y privadas y agrupaciones profesionales o de servicio que desarrollen actividades relacionadas con la salud, además impulsa programas de saneamiento ambiental que permitan eliminar y controlar las contaminaciones del agua de consumo, del suelo y del aire. Así también el Ministerio directamente o por medio de sus organismos tomará medidas para proteger a la población de contaminantes, tales como humo, ruidos, vibraciones, olores desagradables, gases tóxicos, pólvora u otros atmosféricos. Como puede observarse el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social tiene dentro de su normativa las facultades para proteger a la población de la contaminación, pero no tiene una injerencia directa en cuanto a la aplicación de la normativa que regula al transporte vehicular, aunque para ellos según estudios realizados la situación de la contaminación representa un serio problema para las personas ya que la principal causa de movilidad en El Salvador son las infecciones agudas en las vías respiratorias superiores que están muy relacionadas con la contaminación atmosférica, según estimaciones de este Ministerio estas infecciones respiratorias agudas (IRAS) ocupa el primer lugar constituyendo más del 80% de consultas es por ello que se estima en más del 28.5% de la población nacional enfrenta problemas respiratorios. Según datos de este Ministerio los niños son los más propensos a las enfermedades respiratorias debido a que pueden inhalar mayor cantidad de aire por unidad de peso que los adultos, es por ello que inhalan el doble de los contaminantes por kilogramo de peso de los adultos, como puede observarse en los registros

epidemiológicos del Hospital de Niños Benjamin Bloom señalan que en el año 2001 el 83% de los pacientes atendidos por afecciones en el sistema respiratorio, provenía de cinco municipios densamente poblados localizados en el área metropolitana de San Salvador, lo cual obliga a que el Sector Público destine más recursos financieros al área de salud pública, es por ello que es una urgente necesidad la de reducir las emisiones de los vehículos, lo cual implica la revisión de una serie de factores que puede incidir en el control de la contaminación del aire, que van desde la eliminación de la congestión del tráfico, puesta en marcha de incentivos y des-incentivos económicos y el establecimiento de instrumentos reguladores orientados hacia el transporte, como es la edad y estado del parque vehicular, la calidad del combustible, el uso del vehículo, y las revisiones técnicas vehiculares, porque se considera que el sector transporte es una de las fuentes responsables de la contaminación del aire exterior, provocados por los motores de diesel y gasolina los que son grandes emisores de partículas contaminantes.

El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social señala los efectos negativos sobre la salud de la población provocada por los contaminantes por las emisiones de las unidades móviles en la atmósfera (Ver anexo No. 1). El daño provocado en el ser humano por los contaminantes emanados de los vehículos automotores, genera un daño a la salud de la población lo cual puede traer efectos irreversibles si no se le presta la atención adecuada por todos los sectores involucrados.

El Ministerio ante tal situación brinda por medio de sus promotores orientación a las comunidades de como prevenir algunas enfermedades, ya que estas se propagan de un lugar a otro, lo cual hace difícil a esta institución contrarrestarlo por no contar con la suficiente tecnología para determinar cuales fueron las causas reales que dieron origen a las enfermedades, es por ello que

hace imposible sancionar al infractor, porque en primer lugar se debe agotar la fase administrativa, para luego pasar a la fase penal, pero en estos casos no se logra obtener una responsabilidad civil ni penal porque es difícil individualizar el responsable directo que está provocando ese daño.

4.1.7. Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos.

La Procuraduría para Los Derechos Humanos se encuentra organizada por un procurador y además estará integrada por un Procurador Adjunto para la Defensa De Los Derechos Humanos, los procuradores adjuntos para la Defensa de los Derechos del Niño, de la mujer, de la tercera edad, del medio ambiente y de los demás que el procurador estime necesario. Teniendo como finalidad supervisar las actuaciones de la Administración pública frente a las personas.

En materia de medio ambiente que es el tema en estudio la Procuraduría cuenta con un Procurador adjunto del medio ambiente, el cual en cumplimiento al mandato constitucional le corresponde supervisar las actuaciones de las instituciones que están involucradas con dicho medio, tales son: Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, Viceministerio de Transporte, Ministerio de Economía, Policía Nacional Civil y Alcaldía Municipal de San Salvador.

El Procurador Adjunto presenta informes relacionados con los derechos humanos, sean estos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y los de la tercera generación contemplados en la Constitución de la República, leyes y tratados internacionales.

Es importante hacer notar que no se cuenta con una ley reguladora especial que norme las emisiones de humo de las unidades de transporte dificultando el control por parte de las instituciones responsables, por consecuencia la Procuraduría se limitaría a emitir un informe si es que se presenta alguna

denuncia. Por lo que los recursos con que cuenta esta institución son orientados a otros aspectos relacionados con la contaminación del medio ambiente.

4.1.8. Fiscalía General de la República

Al Interior de la Fiscalía General de la República se encuentra la Unidad Para la Defensa del Medio Ambiente y Salud, la cual promueve la acción penal cuando la autoridad administrativa competente ha concluido los procedimientos correspondientes, tal como lo establece la Ley del Medio Ambiente y el Artículo 263-A del Código Penal. Pero hasta la fecha no existe ningún expediente que trate de un delito provocado por contaminación, mucho menos por unidades móviles, ya que es difícil individualizar el responsable de la contaminación provocada por éstas unidades.

Además para la Fiscalía General de la República es claro que hay una disposición transitoria que hasta que se les haga una revisión a todos los vehículos automotores se empezaría aplicar la normativa concerniente a las emisiones de contaminantes y puede pasar a la Fiscalía cuando el Viceministerio de Transporte haya agotado el procedimiento administrativo.

4.1.9. Policía Nacional Civil.

La estructura y organización de la Policía Nacional Civil es de naturaleza jerárquica bajo la suprema conducción del Presidente de la República, quien la ejercerá por medio del Ministro de Seguridad Pública, teniendo como domicilio principal el de San Salvador, pudiendo establecer delegaciones en cualquier lugar de la República, además posee autonomía administrativa y financiera.

En la Policía Nacional Civil, la autoridad administrativa la ejerce el Director General con la asistencia de dos subdirectores tanto en el área operativa con en

la gestión, auxiliándose de Divisiones, las cuales son División de Medio Ambiente y División de Tránsito Terrestre para cumplir con los mandatos establecidos en la constitución, leyes y reglamentos que la rigen.

Este tipo de organización permite que la PNC tenga una actividad en todo el país apoyando a otras instituciones tales como Ministerio de Hacienda, Ministerio del Medio Ambiente, Viceministerio de Transporte, Ministerio de Agricultura y Ganadería, Ministerio de Relaciones Exteriores, entre otros, con el propósito de proteger y garantizar el libre ejercicio de los derechos y libertades de las personas: Prevenir y combatir toda clase de delitos, mantener la paz interna, la tranquilidad, el orden y la seguridad pública tanto en el ámbito urbano como rural, con estricto apego a los derechos humanos a través de planes como el Plan Luciérnaga, Alcoholemia, Plan Láser(Velocidad) y polarizado⁵⁰.

También dentro de sus funciones se encarga de vigilar el tránsito y seguridad vial, en cuanto a tránsito Terrestre la de controlar la circulación vehicular tanto en el ámbito urbano como en el rural y la División del Medio Ambiente en controlar lo concerniente a la flora y la fauna.

Esta institución para el logro de sus objetivos posee limitante tales como: ausencia de normativa específica, falta de recursos humano, financiero y tecnológico, lo cual impide el cumplimiento a la normativa, porque esta no puede ser aplicable por la falta de herramientas que en un momento determinado sirvan de prueba para poder desarrollar una acción.

4.2. Responsabilidad de las Instituciones No Gubernamentales en la Aplicación de la Normativa Concerniente al Transporte Público.

En cuanto a este tema es importante conocer hasta donde las instituciones no gubernamentales participan en diferentes problemas originados por el

⁵⁰ Policía Nacional Civil, División Control Vehicular.

incumplimiento de la normativa o debilidad de la misma relacionada al transporte terrestre y que afecta a la población en general.

4.2.1. Centro Salvadoreño de Tecnología Apropriada (CESTA).

El Centro Salvadoreño de Tecnología Apropriada (CESTA), es una institución no gubernamental que pretende concientizar a la población de la importancia de proteger y conservar el medio ambiente mediante el planteamiento de alternativas a través de foros, capacitaciones, opiniones, estudios técnicos, divulgaciones publicitarias a través de entrevistas, revistas, folletos, libros, etc.

Pese al interés que CESTA tiene en cuanto a la aplicación de la normativa relacionada con el transporte público se limita únicamente a denunciar aquellas acciones que dañan la atmósfera, como es las emisiones de contaminantes provocadas por las unidades estacionarias y móviles.

El CESTA a proporcionado posibles alternativas a la problemática del transporte tal como fomentar el uso de las bicicletas; se considera que entre el transporte público y los vehículos particulares son estos último los que más contaminan pues si es cierto que son muchos los autobuses en mal estado también es cierto que estos transportan mas personas de las que se movilizan en los carros particulares, además consideran que al planificar las calles no se piensa en los peatones sino solo en los carros.

Según CESTA lamentablemente la legislación de transporte esta tan dispersa que muchas veces es solo el calor de las políticas coyunturales las que pretenden hacer cumplirla, un ejemplo de esto es la mala calidad de los combustibles lo que genera mala combustión contaminando aun más el medio ambiente; otro ejemplo esta en el fomento de parte del Ministerio de Educación de la "cultura de carro" es decir que a todo estudiante se le incentiva para poseer vehículo diciéndoles que si se preparan académicamente

podrán tener muchas cosas, entre ello vehículo, pero es hasta hace pocos años que se le a empezado a dar importancia al daño ecológico.

Según el CESTA seguirán tratando de despertar conciencia a la población sobre el cuidado del medio ambiente y denunciando todo aquel daño que se le ocasione venga de donde venga pues a juicio de sus representantes esto es responsabilidad de todos.

4.2.2. Fundación Suiza De Cooperación para el Desarrollo Técnico. (SWISS CONTACT)

La Fundación Suiza de Cooperación para el Desarrollo Técnico (Swisscontact) desarrolla el Programa "Aire Puro" en Centroamérica desde el año 1992, financiado por la Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación (COSUDE) con el objetivo de disminuir la contaminación en las áreas urbanas de Centroamérica por los efectos nocivos que genera en la salud de la población. El programa desarrolla capacitaciones para mecánicos, asesorías en la elaboración de reglamentos y promoción de sistemas de mantenimiento e inspección de automotores y una red de monitoreo del aire en cada capital del istmo centroamericano.⁵¹ En El Salvador se creó este monitoreo a partir de 1996 y se suscribió un convenio con el Laboratorio de Calidad Integral de Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico Social (FUSADES), quien iba a realizar el monitoreo en el área metropolitana de San Salvador. Dentro del convenio Swisscontact proporcionaba los equipos y la asesoría técnica y FUSADES a través de su laboratorio el monitoreo en cinco puntos del Gran San Salvador, proporcionando información sobre los contaminantes del aire.

⁵¹ Swisscontact. Resumen Calidad del Aire en el Gran San Salvador y Laboratorio de Calidad Integral FUSADES. 1999.

Es así como Swisscontact pretendió motivar y concientizar tanto a la población como a los representantes del gobierno de la importancia de la calidad del aire que respiramos, formando instructores, mecánicos y aprendices en el control de emisiones, implemento el programa ECOBUS en donde pretendía fomentar conciencia ambiental en los propietarios y conductores de autobuses y microbuses, demostrar que el mantenimiento ahorra costos, crear una mejor imagen del transporte público, reducir las emisiones de humo, impulsar la introducción de vehículos más limpios e impulsar la introducción de combustibles más amigables con el ambiente. Para lograr esto se necesitaban medidas inmediatas para mejorar las emisiones como es dar mantenimiento preventivo a las unidades móviles, ajustar los sistemas de inyección del combustible, planificar y reestructurar las rutas, cambiar los hábitos en el manejo, introducir unidades y combustibles más limpios; es así como "ECOBUS midió más de 2,000 buses en El Salvador y más de 200 buses en Nicaragua. En una primera etapa el 10% de las unidades fue mejorada en sus emisiones, y 40 mecánicos recibieron capacitación en el control de emisiones"⁵².

A pesar de los esfuerzos realizados dentro del programa Aire Puro los niveles de cinco contaminantes atmosféricos asociados a las fuentes móviles no han disminuido a los promedios anuales permisibles y sugeridos por la Agencia de Protección Ambiental (EPA) y la Organización Mundial de la Salud (OMS). (Ver anexo No. 2).

El ozono es una especie reactiva de oxígeno actuando como filtro de las radiaciones ultravioletas perjudiciales para el medio ambiente y el ser humano, pero en la baja atmósfera representan un riesgo para la salud y la flora; en cuanto a las Partículas Totales Suspendidas (TSP) su origen es muy diverso ya que puede provenir de erupciones volcánicas, incendios forestales, combustión

⁵² COSUDE, Swisscontact. ECOBUS, Transporte Urbano Programa Aire Puro

de fuentes fijas y móviles, quema de cultivos y el polvo de las construcciones por lo que es uno de los problemas principales de contaminación; las partículas menores a 10 micras (PM10) pueden ingresar y quedarse en el pulmón y transportar metales pesados e hidrocarburos por lo que pueden ocasionar un grave daño a la salud; Sobre el Dióxido de Nitrógeno (NO₂) es emitido principalmente por los vehículos, las exposiciones directas a este componente incrementa la susceptibilidad a infecciones respiratorias y disminuye la eficiencia respiratoria y la función pulmonar en los asmáticos; el plomo provoca enfermedades asociadas como la hiperactividad y la reducción de la capacidad de aprendizaje de los niños así como daños neurológicos, en El Salvador fue suprimido el plomo en la gasolina desde 1996, por lo que se ha reducido el contenido de plomo en el aire y los riesgos de enfermedades, es por ello la importancia de medir estos contaminantes en el aire que respiramos porque sirve de parámetro para tomar medidas que ayuden a disminuir los niveles de contaminación.

CAPITULO V: FACTORES QUE OBSTACULIZAN LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN QUE REGULA EL TRANSPORTE PUBLICO URBANO.

5.1. Dispersidad de la Legislación Concerniente al Transporte Terrestre.

Para hablar sobre la Dispersidad de la legislación que concierne al transporte terrestre es necesario en primer lugar definir el termino "Dispersa" entendiéndose como "Diseminar, esparcir, repartir entre muchas cosas"⁵³, razón por lo que al referirse a la normativa jurídica que regula el transporte terrestre se inicia con la Constitución de la República en la cual existen mandatos que deben ser desarrollados en la legislación secundaria, encontrando regulaciones jurídicas en las siguientes leyes: Ley del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus reglamentos; Ley del Medio Ambiente y sus Reglamentos y Normas Técnicas; Ley de la Procuraduría General de los Derechos Humanos y su Reglamento; Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito, Ley del Fondo de conservación Vial; Ley Orgánica de la Policía Nacional Civil; Ley Reguladora del Depósito, Transporte y Distribución de Productos de Petróleo; Código de Salud; Código Municipal y sus ordenanzas; Código de Trabajo; y Código Penal y Procesal Penal. por lo tanto se puede observar que existe un conjunto de normativa que esta involucrada en el que hacer del transporte terrestre, así como también por tal situación se involucran una serie de instituciones tales como: Viceministerio de Transporte, La Dirección General de Transporte Terrestre; Dirección General de Tránsito; Policía Nacional Civil; Fiscalía General de la República; Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos; Alcaldía Municipal de San Salvador; Ministerio de Economía;

⁵³ Nuevo Diccionario Manual Ilustrado Larousse. Ediciones Larousse S.A. de C.V. Edición Segunda. Año 1986

Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social; Ministerio del Medio Ambiente, Ministerio de Educación; y Ministerio de Agricultura y Ganadería; toda la legislación antes mencionada contribuye a operativizar las actividades y delimitar con efectividad la responsabilidad que a cada una de ellas les corresponde, ya que al analizar referidas leyes, se encuentran con disposiciones que cumplir por cada uno de los entes, aunado a que no existe una verdadera coordinación para realizar planes que conlleven a realizar su gestión adecuadamente, lo cual genera incertidumbre y desconocimiento por parte de los empresarios del transporte tanto de la normativa como de la aplicación, donde esta se dificulta mucho más porque no se cuenta con los suficientes recursos económicos para poder ejercer un control efectivo de su cumplimiento, aunque es importante hacer notar que el responsable directo en la ejecución, aplicación y el control de la gestión del transporte terrestre es el Viceministerio de Transporte; así como también lo concerniente a la protección, conservación y mejoramiento de los recursos naturales y del medio ambiente le corresponde al Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales, en donde éstas deben de auxiliarse de las demás instituciones detalladas anteriormente con el fin de cumplir sus objetivos, sin embargo en la realidad cada institución realiza su gestión aisladamente con el afán de hacer cumplir el mandato que cada una de las leyes les ordena, lo cual dificulta la aplicación de la normativa jurídica.

5.2. Control de las Emisiones Producidas por el Diesel y Gasolina.

El evidente deterioro de la calidad del aire es fácilmente observado a través de la bruma marrón que se mantiene en nuestra atmósfera, de aquí la preocupación del daño a la salud de la población, principalmente por las enfermedades respiratorias y los accidentes de tránsito. Según el Viceministerio de Transporte las fuentes móviles son contaminantes por las características

propias del parque vehicular y que en la actualidad hay más de medio millón de vehículos en circulación; existe en el Departamento de San Salvador el 70% de concentración de vehículos, 3,419 autobuses diesel y 2,290 microbuses diesel y gasolina; el 75% del parque vehicular son modelos de más de 10 años; hay un incremento del 6% anual de vehículos por año; arriba del 90% no poseen ningún mecanismo de control y/o reducción de emisiones; gran generador de emisiones contaminantes; y contribuye aproximadamente entre un 75% u 80% a la contaminación del aire de San Salvador y las principales ciudades.⁵⁴

Sobre el control de las emisiones producidas por el diesel y la gasolina existe la normativa que permitirá hacer las revisiones técnicas vehiculares (RTV), como es la Ley del Medio Ambiente en el Título V "Prevención y Control de la contaminación", el Reglamento General de la Ley del Medio Ambiente, la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Título V, Capítulo Único "De la Contaminación ambiental" y el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial en el Capítulo II "Del Funcionamiento de los Controles de Emisión de Gases". En cuanto a las revisiones técnicas vehiculares que verificara las condiciones de las emisiones de gases, partículas, ruidos y las condiciones mecánicas a fin de disminuir la contaminación ambiental, así como proporcionar al MARN y VMT una herramienta que le permita cumplir la normativa orientada hacia las unidades móviles. Sobre la RTV casi nada lo que sé esta haciendo al respecto debido a que aún no están funcionando las empresas supervisoras y contralora porque se encuentra en proceso de licitación por parte del MARN lo que permite que no se aplique la normativa existente y por lo tanto que no se den los controles necesarios de las emisiones de contaminantes e identificar los vehículos que atentan contra la seguridad vial y que provocan daño ambiental y para corregir problemas detectados en las revisiones vehiculares.

⁵⁴ Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales

5.3. Educación Vial.

El tema de Educación vial esta regulado por la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estableciendo en los Artículos 33 y 65 los requisitos para todas las personas que pretendan dedicarse a la conducción de vehículos del servicio de transporte colectivo de pasajeros, para lo cual es necesario la obtención de un diploma de aprobación del Curso de Capacitación Integral para Conductores en las escuelas de capacitación debidamente autorizadas por el Viceministerio de Transporte. Este tema es desarrollado en el Reglamento General de transporte Terrestre en el Título X “De la Profesionalización de la Conducción” estableciendo en los Arts. 132 al 143 lo concerniente a las escuelas de capacitación para conductores y del Art. 144 al Art. 150 a las empresas examinadoras y así normar el funcionamiento y actividades de las mismas. Así también, dentro de la Policía Nacional Civil se encuentra la División de Educación Vial que tiene dentro de sus actividades dar capacitaciones y charlas tanto a los conductores de autobuses y microbuses como a personal de la fuerza armada sobre La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus Reglamentos, y el manejo a la defensiva principalmente en como evitar accidentes de tránsito. Pero al mismo tiempo impulsan capacitaciones tanto para alumnos de centros educativos como para padres de familia en temas relacionados a normas de seguridad peatonal, uso de aceras, seguridad de pasajeros, como comportarse dentro de las unidades del transporte colectivo y vehículos particulares, señales de tránsito, etc. Es así como se anexa cuadro que contiene las capacitaciones realizadas por la Policía Nacional Civil a través de la División de Educación Vial durante el año 2003 (Ver Anexo No. 3)

Como puede verse es poca la participación del sector transporte y esto es debido principalmente a la negatividad de dicho sector para ello y solo empresas bien organizadas han participado, y en el caso de los conductores existe la limitante de la falta de tiempo para asistir a este tipo de eventos y en muchos casos asisten obligados, por ello la necesidad de crear mayor conciencia dentro

de los conductores sobre la importancia que tienen las capacitaciones dentro de su desarrollo profesional en este campo. Por otra parte, según la información proporcionada en la División de Educación Vial no se han profundizado los temas concernientes a la contaminación del medio ambiente sobre las emisiones de gases, humo y ruido, a pesar de estar dentro de la normativa es como que no existiera y las capacitaciones de educación vial van orientadas más que todo al comportamiento de los conductores y peatones.

5.4. Precios de los Hidrocarburos.

A raíz de que El Salvador no produce petróleo ha permitido que se dependa de las importaciones a países productores, como son: Venezuela, México, Ecuador, Colombia y Estados Unidos, permitiendo que compremos a precios de mercado. Lo anterior a dado la pauta para que los precios de los combustibles se calculen sobre la base de un sistema de precios que debe tener paridad con los precios internacionales, los cuales fluctúan todos los días. Así también los países productores tienen un acuerdo de reducción de producción con la finalidad de incrementar sus precios, lo que es un factor determinante por lo que se mantienen elevados los precios de los derivados. El Ministerio de Economía con el fin de mantener una política de precios preferenciales para el diesel destinado al transporte Público de Pasajeros por medio de autobuses, así como para el gas licuado de petróleo para consumo doméstico ha emitido el acuerdo Ejecutivo No. 1062 de fecha 20 de diciembre de 2000 y publicado en el Diario Oficial Número 241, Tomo 349 del 22 de Diciembre de 2000 un Sistema de Control de Mercado Interno de Hidrocarburos el cual comprende un Sistema de Precios de Paridad de Importación, como un mecanismo automático para la determinación de los precios máximos en el mercado interno. La Dirección de Hidrocarburos y Minas del Ministerio de Economía deberá en cada período de ajuste calcular y

comunicar a los importadores, refinadores locales y compañías distribuidoras los precios de paridad de importación o precios máximos de facturación que estará conformado por la suma de los costos variables e invariables y el margen de beneficio. El período de ajuste comprende catorce días calendario y se inicia en un miércoles y concluye en un martes, debiéndose comunicar dentro de las catorce horas de este día. Dentro de los costos variables por en dólares por barril aquellos que son susceptibles de cambio en cada período de ajuste se encuentran el precio FOB del producto, flete marítimo, seguro marítimo, pérdidas en tránsito, impuestos de importación y pérdidas en almacenamiento; y dentro de los costos invariables que son aquellos que no sufrirán modificación alguna durante los períodos de ajuste, siendo Costo por descarga del buque-tanque, Costo de regulación y control, y costo de operación de la terminal de importación. El ordinal decimoquinto expresa que se liberan los precios de toda la cadena de comercialización para la gasolina especial y gasolina regular sin plomo, aceite combustible diesel liviano (automotriz) y aceite combustible industrial exceptuándose el diesel preferencial destinado para empresas del transporte colectivo de pasajeros por medio de autobuses, cuyo precio será fijado por el Ministerio de Economía. La Dirección de Hidrocarburos y Minas publicará los precios de referencia y los máximos de facturación del diesel preferencial y del gas licuado de petróleo en los periódicos de mayor circulación a efecto de informar al consumidor y los importadores tendrán la obligación de presentar el certificado de calidad con el mínimo de características establecidos en las Normas Salvadoreñas Obligatorias (NSO) al momento de internar el producto.

Además existen impuestos que gravan al petróleo y sus derivados como son: los impuestos establecidos por la Alcaldía de Acajutla mediante la tarifa de Arbitrios municipales establecidos en el Decreto Legislativo No. 720 del 30 de mayo de

1996, publicado en el Diario Oficial No. 121, Tomo 332 del 1º de julio de 1996. (Ver anexo No. 4).

Así también se aplica el impuesto de importación que asciende al 1% sobre valor CIF tanto para el petróleo como para los derivados, sustentado en el Decreto Legislativo 738 del 21 de junio de 1996, publicado en el Diario Oficial No. 132, Tomo 332 del 16 de julio del mismo año y que fue solicitado por los Ministerio de Hacienda y Economía. Además se grava también con el Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios (IVA) del 13% sobre el precio final de cada combustible y de acuerdo a dicha ley.

Por otra parte, existen dos recargos para la gasolina y el diesel, llamados Fondo de Estabilización y Fomento Económico (FEFE) que es para cubrir el subsidio del gas licuado de petróleo para consumo doméstico en envases de 35, 25, 20 y 10 libras y es aplicado solo a la gasolina; y el Fondo de Contribución de Conservación Vial (FOVIAL) que es utilizado para el mantenimiento periódico y rutinario de la red vial y que es aplicado al diesel y la gasolina. cuyo valor es de \$ 0.20 por galón de diesel, gasolina o sus mezclas con otros carburantes. Las variaciones de los precios del petróleo y sus derivados generan fluctuaciones en el mercado interno, es así como se presente la variación de los precios promedio a consumidor de gasolina y diesel en estaciones de servicio durante el año 2002 en dólares. (Ver Anexo No. 5).

5.5. Calidad de los Hidrocarburos.

Como todo producto, los hidrocarburos para dar un mejor y más efectivo servicio debe ofrecer calidad, razón por la cual el Ministerio de Economía a través de El Organo Ejecutivo en el ramo de Economía ha emitido diferentes acuerdos para tener control legal de las características físico químicas que

deben cumplir. Entre algunos de los acuerdos emitidos se mencionaran los siguientes:

Acuerdo No. 167 sobre la Norma Salvadoreña Obligatoria NSO 75. 04. 01. 97 referente a la gasolina especial y regular sin plomo para uso automotriz; Acuerdo No. 171 sobre la Norma Salvadoreña Obligatoria NSO 75. 04. 05. 97 referente al aceite combustible diesel liviano (automotriz); acuerdo No. 172 sobre la Norma Salvadoreña Obligatoria NSO 75. 04. 06. 97 referente al aceite combustible diesel industrial (No. 2); Acuerdo No. 173 sobre la Norma Salvadoreña Obligatoria NSO 75. 04. 07. 97 referente al aceite combustible industrial No. 6 (Búnker C). Todos los Acuerdos antes mencionados fueron aprobados mediante el punto No. 4 del Acta No. 187 de la Sesión celebrada el 21 de enero de 1998 y de conformidad al Art. 36 inciso 3°. de la Ley del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, ha solicitud del Director Ejecutivo del Consejo Nacional en mención.

Es importante que no solo se controle las características físico químicas de los hidrocarburos sino también regular a través de la legislación los depósitos, el medio de transporte en el que se distribuyen y asimismo la distribución de estos productos ya que la falta de este control puede ocasionar accidentes que generen ya sea perdidas humanas o materiales o también que afecte la calidad de los hidrocarburos contaminándolos bajando así su rendimiento y siendo causa de mayor contaminación.

Siendo lo anterior un aspecto muy relevante para la economía del país y al no estar el reglamento existente referente a la construcción y mantenimiento de garajes públicos y privados, estaciones de abastecimiento para automóviles y puntos de abastecimiento públicos, acorde a la realidad actual al haber sido emitido y publicado en el año de 1926 por lo que La Asamblea Legislativa de la República tomo la determinación crear una nueva normativa que este más

acorde a la realidad actual del país, llamándola “ Ley Reguladora del Depósito, Transporte y Distribución de Productos de Petróleo” la cual surgió mediante el Decreto Legislativo No. 169 de fecha 19 de noviembre de 1970 publicado en el Diario Oficial No. 235 Tomo 229 Publicado el 23 de diciembre del mismo año; teniendo posteriormente en tres ocasiones que ser reformada, siendo las reformas mas recientes las del D. L. No. 1113, del 09 de enero del 2003, y publicado en el D. O. No. 15, Tomo 358, del 24 de enero del 2003; reformando los Art. 4; Art. 5 inciso segundo; Art. 7; Art. 9 inciso octavo ; Art. 10 inciso ultimo; Art. 11; Art.12 inciso ultimo; Art.13 literal L; Art.14 literal C; Art.15 literal C; Art.16 literal D; Art. 17 litera N; Art. 18 inciso cuarto; Art. 19 literal C inciso tercero; Art. 20, 21, 22, 23 Derogados; Art. 24 y finalmente se emitieron algunas reformas consideradas como Disposiciones Transitorias y Derogatorias, incluidas en el Art. 25 inciso tercero; y Art. 26 de la referida Ley.

Como ya se menciona es necesario dicho control de calidad para evitar entre otras cosas una mayor contaminación sobre todo en el aire al combustionar dichos hidrocarburos. Estudios hechos por la Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social (FUSADES) determinaron que “alrededor del 60% al 70% de la contaminación del aire es generada por las emisiones vehiculares”⁵⁵. Entre las partículas contaminantes que se detectaron en el aire están Plomo, Dióxido de Nitrógeno y Ozono y poseedoras de menos de 10 micrómetros, pero altamente peligrosas debido a su poco peso, lo que hace que se mantengan suspendidas en el aire pudiendo ser esto la causa de muchas enfermedades de las vías respiratorias.

El Plomo se le colocaba a la gasolina como antidetonante pero desde julio de 1996 se dejo de utilizar ante el grave daño que ocasionaba a la salud pues

⁵⁵ Documento Elaborado por FUSADES “ Contaminación del aire del Area Metropolitana de San Salvador con Dióxido de Nitrógeno, Ozono, Material Particulado (P M 10) y Plomo”noviembre 1996. Pag. 1

podía alterar los riñones la química de la sangre, pudiendo producir cáncer y hasta afectar en el desarrollo mental. En el caso del Ozono es producido a consecuencia del Dióxido de Nitrógeno proveniente de las emisiones de los vehículos automotores lo que provoca irritación en los ojos y reduce la capacidad de las funciones respiratorias, además de afectar al medio ambiente razón por lo que mejorar la calidad de los hidrocarburos es un problema de suma trascendencia a la calidad de vida de todo ciudadano.

5.6. Política Fiscal Orientada al Sector Transporte.

En cuanto a la política fiscal orientada hacia el sector del transporte, se presentan cinco años y los montos que se han destinado a este sector, tal como puede observarse en el siguiente cuadro:

CUADRO DEL PRESUPUESTO GENERAL DEL ESTADO, PERÍODO 1999/2003
(CIFRAS EN MILLONES DE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y
PORCENTAJES)

INSTITUCIONES	AÑOS				
	1999	2000	2001	2002	2003
SECTOR TRANSPORTE	4.4	5.2	4.9	2.2	1.9
RESTO DE INSTITUCIONES	1,947.5	2,077.6	2,211.4	2,501.9	2,484.8
TOTAL PRESUPUESTO	1,951.9	2,082.8	2,216.3	2,504.1	2,486.7
SECTOR TRANSPORTE EN %	0.22	0.25	0.22	0.09	0.08

FUENTE: Ley de Presupuesto de los años 1999, 2000, 2001, 2002 y 2003.

Durante este período, el sector del transporte perdió importancia para el Estado ya que su participación bajó de \$ 4.4 millones en el año 1999 a tan solo \$ 1.9 millones para el año 2003, equivalente al 0.22% en 1999 y 0.08% en 2003.

Estos datos evidencian que a pesar de ser un servicio público que utiliza la mayoría de la población, no se le da la debida atención para que éste se desarrolle y cumpla con los mínimos estándares de calidad que redundarían en menores índices de contaminación ambiental.

En cuanto al gasto que es un medio que interviene entre los recursos que tiene el ente estatal y los fines que se persiguen es por ello que en el Ramo de transporte orienta la mayor cantidad del presupuesto a cubrir las remuneraciones, es así como en el año 1999 de \$ 4.4 millones destinó \$ 3.4 millones para este rubro lo que significa que el 77% asignado se utilizó para cubrir salarios y para el año 2003 de \$ 1.9 millones se han destinado \$ 1.1 millones lo que equivale al 58%, como puede observarse que este rubro a descendido de \$ 3.4 millones a \$ 1.1 millones lo que significa que se ha reducido el personal destinado a este ramo.

Otro rubro de importancia es el de Adquisiciones de Bienes y Servicios que son para el funcionamiento de la institución, es así como de los \$ 4.4 millones destinados en 1999 se orientaron \$ 0.9 millones que equivalen al 20% y en el 2003 de \$ 1.9 millones se destinó \$ 0.75 millones que significa al 39%, lo que significa que se ha mantenido lo destinado a este rubro de acuerdo a las asignaciones otorgadas.

En cuanto a otros gastos como las transferencias corrientes, Inversiones en Activos Fijos y Gastos financieros es poca la participación que tienen, lo que significa que no se orientan muchos recursos para la compra de mobiliario y equipo, como puede verse en el cuadro siguiente:

PRESUPUESTO DEL RAMO DE TRANSPORTES POR RUBRO DEL GASTO

PERIODO: 1999-2003

(Cifras en millones de dólares)

AÑO	REMUNERACIONES	ADQUISICIONES DE BIENES Y SERVICIOS	GASTOS FINANCIEROS	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	INVERSIONES EN ACTIVOS FIJOS	TOTAL
1999	3.4	0.9	0.02	0.001	0.06	4.4
2000	3.5	1.6	0.02	0.00	0.004	5.2
2001	3.8	1.1	0.01	0.00	0.00	4.9
2002	1.5	0.6	0.00	0.00	0.00	2.2
2003	1.1	0.8	0.06	0.00	0.00	1.9
Total	13.4	5.0	0.11	0.001	0.064	18.6

FUENTE: Ley de Presupuesto de los años 1999, 2000, 2001, 2002 y 2003

En cuanto a los ingresos públicos provenientes del sector transporte es necesario mencionar que estos provienen de derechos y multas e intereses por mora, los primeros son obtenidos por los permisos de circulación de vehículos y licencias para conducir o similares; los segundos se derivan de penas pecuniarias que si bien producen un beneficio económico, no han sido establecidas para ello sino para reprimir al que infringe la ley como son las multas por infracciones de tránsito e intereses por mora en infracciones de tránsito. En cuanto a los derechos por permisos de circulación de vehículos en el año 1999 según proyecciones se iba a recaudar \$ 9.6 millones y en el año 2003, \$ 12.01 millones lo que significa un incremento de \$ 2.41 millones y por licencias para conducir se proyectaron \$ 1.4 millones y para el año 2003, \$ 3.3 millones incrementándose en \$ 1.9 millones en este rubro. Sobre las multas e intereses por mora, se empezó a proyectar a partir del año 2002 estimándose para este año en multas por infracciones de tránsito \$ 3.3 millones a recaudarse y en el

2003, \$ 3.8 millones. En cuanto a los intereses por mora en infracciones de tránsito se incrementó porque en el 2002 se estimaron \$ 0.8 millones y ya para el 2003 \$ 1.3 millones, como puede visualizar en el siguiente cuadro:

PRESUPUESTO DE INGRESOS PROVENIENTES DEL SECTOR TRANSPORTES

PERIODO: 1999-2003

(Cifras en Millones de Dólares)

CONCEPTO	1999	2000	2001	2002	2003
☒ Derechos					
Por Permisos de circulación de vehículos	9.6	8.5	12.3	12.6	12.0
Por Licencias para conducir o Similares	1.4	2.3	3.3	3.3	3.3
☒ Multas e Intereses por Mora					
Multas por Infracciones de Tránsito	0.0	0.0	0.0	3.3	3.8
Intereses por Mora en Infracciones de Tránsito	0.0	0.0	0.0	0.8	1.3
TOTAL	11.0	10.8	15.6	20.2	20.4

FUENTE: Ley de Presupuesto de los años 1999, 2000, 2001, 2002 y 2003

5.7. Conflicto de Competencia entre las Instituciones Gubernamentales

Al hablar de la competencia de las instituciones gubernamentales se refiere al conjunto de atribuciones que en forma expresa les confiere a cada una de éstas la Constitución de la República, los tratados internacionales, las leyes y sus reglamentos, competencia que es improrrogable e irrenunciable.

Es por ello que la Constitución de la República en el Artículo 167 le da a cada Órgano de Estado la facultad de crear sus funciones y competencias que le confiere la ley independiente de los demás y a las Municipalidades en el Art.

204 ordinal tercero les establece la autonomía de los municipios para gestionar libremente en las materias de su competencia, dándoles facultades legislativas y ejecutivas. Teniendo como finalidad el Estado y el Municipio lograr el bien común de todos los habitantes del país a través de la prestación de los servicios públicos necesarios e indispensables, es por ello que existe competencias compartidas entre el Gobierno Central y el Gobierno Municipal, para cumplir con ese mandato, teniendo la capacidad de actuar sobre diferentes materias regladas en distintas leyes, pero que no se ha delimitado, ya que uno vela por el cumplimiento de la normativa dentro del municipio y el otro de la población en general lo que le ocasiona problemas, porque da origen a un conflicto de competencias, ya que el Código Municipal en el Art. 4 le define la competencia a las municipalidades con la finalidad de crear condiciones de bienestar de la colectividad y solucionar los diferentes problemas planteados por los habitantes del Municipio; mientras que el Estado planifica y ejecuta sus planes en el ámbito nacional. En relación con el transporte público y sus consecuencias ambientales la Alcaldía Municipal de San Salvador no logra establecer una coordinación con las instituciones del Estado a pesar de ser un mandato constitucional debido a que el Viceministerio de Transporte se encarga directamente de la organización y control del transporte público, así como lo relacionado a la contaminación ambiental lo ejecuta el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales en coordinación con el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social quedando el municipio como un ente colaborador, en donde la toma de decisiones ya han sido delimitadas por éstas instituciones.

5.8. Las Asociaciones del Sector Transporte.

Desde el año de 1978 los empresarios de las unidades del transporte colectivo como resultado de la coyuntura política que en ese entonces atravesaba el país,

se vieron en la necesidad de organizarse en asociaciones, es así como se crea la Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños (AEAS) formada por empresarios individuales de autobuses lo cual les permitió obtener beneficios tales como: Bajos costos en la adquisición de repuestos y accesorios para autobuses, incrementos al pasaje, no declarar aranceles por la importación de autobuses y servir de intermediarios en las diferentes necesidades y conflictos entre las gremiales y el gobierno. Esta asociación para su funcionamiento requirió de cuotas voluntarias de parte agremiados y carnetizo a todos sus miembros.

Posteriormente hubo un crecimiento de empresarios individuales lo que permitió una competencia desleal y el nacimiento de los empresarios de microbuses en el año 1984, denominándose Asociación de Transportistas de Microbuses (ATAR). Tres años más tarde se forma la FAETMIS, obteniendo permiso a través de la Dirección General de Transporte, para su circulación. En el año de 1992 surgen diferencias internas en AEAS lo cual permite que el 25% de sus asociados formen una nueva asociación denominada Asociación de Transporte Público (ATP).

En la actualidad a partir del año 2002 surge una nueva visión por parte del Gobierno en la cual pretende modernizar el transporte público por medio de cambios, tales como: renovación la flota vehicular, formar cooperativas y Sociedades Anónimas de Capital Variable con el fin de ir reduciendo los empresarios individuales, los cuales serán regulados por las leyes vigentes y por el establecimiento de contratos de concesión para la prestación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros. El mencionado contrato a provocado polémica entre el Gobierno y los empresarios, lo que ha permitido que se involucre el Primer Órgano del Estado con el fin de que éste emita leyes que proteja a los empresarios. Esto ha llevado a que las asociaciones pasen

actualmente por una crisis de desintegración de sus agremiados generándoles dificultades económicas lo que puede incidir en una posible disolución.

CAPITULO VI: CONSECUENCIAS AMBIENTALES QUE SE DERIVAN DE LA FALTA DE APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN QUE REGULA EL TRANSPORTE PUBLICO URBANO.

Para poder llevar a cabo la comprobación de las hipótesis e interpretar los resultados obtenidos se considero necesario pasar entrevistas tanto a instituciones gubernamentales y no gubernamentales, así como a veinticinco empresarios del transporte público terrestre según lo planteado en la metodología a seguir. (Ver anexos 6 y 7).

Es por ello que se visitaron las instituciones siguientes: Viceministerio de Transporte, Ministerio del Medio Ambiente, Ministerio de Economía a través de la Dirección de Hidrocarburos, Ministerio de Educación, Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, Fiscalía General de la República, Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos, Policía Nacional Civil, Alcaldía Municipal de San Salvador, Fundación Suiza de Cooperación para el Desarrollo Técnico (Swiss Contact), Centro de Tecnología Apropiaada (CESTA) a fin de conocer la participación que cada una de ellas tiene en el que hacer del Transporte Público y medio ambiente.

Así como también de un universo de 110 rutas de autobuses y microbuses que circulan por el Centro Histórico, se eligieron al azar la muestra de 25 rutas de ambas unidades móviles. Los empresarios de las Rutas de Autobuses Entrevistados son los siguientes: 2-A, 2, 7-C, 7-D, 9, 13, 14-A, 29 (no afiliada), 29 (afiliada) 31, 38-B, 42-A, 42-B, 44, 52, 101-A, 101C, 101-B (Bus Especial), 101-B, y microbuses de las rutas 30-A, 29-A, 48, 52, 101-B, 101-D. De lo cual se obtuvieron los resultados que se exponen más adelante.

6.1 La Inaplicabilidad de la Normativa que Regula el Transporte Público Urbano Obedece a intereses de carácter Político y Económico de las Autoridades gubernamentales.

Para determinar la inaplicabilidad de la normativa que regula el transporte público urbano se realizaron cuatro interrogantes a instituciones y tres a empresarios de dicho sector.

Las instituciones gubernamentales respondieron de la siguiente forma:

1-A. ¿Consideran que las leyes, reglamentos y ordenanzas vigentes relacionadas al transporte terrestre en su conformación se adecuan a nuestra realidad?

Con relación a esta interrogante cinco de los funcionarios de las instituciones respondieron que las leyes reglamentos y ordenanzas vigentes relacionadas al transporte en su conformación se adecuan a nuestra realidad porque han surgido de las necesidades que se han ido presentando por la población; otros cinco funcionarios manifestaron que no se adecuan debido a que las mismas son dispersas y tienen vacíos por lo que no se adecuan a nuestros tiempos, porque es necesario revisarlas y reformar a fin de que permita su aplicación mediante un análisis con todos los sectores involucrados en el sector transporte a fin de llegar a un consenso que permita su cumplimiento; y un funcionario manifestó no saber.

1-B. ¿Cree usted que la toma de decisiones para la creación o modificación por parte de las autoridades gubernamentales obedece a intereses políticos?

A esta pregunta ocho funcionarios respondieron que en la toma de decisiones de un país siempre interviene el factor político y que estas responden generalmente a intereses de un pequeño sector de la población lo que provoca que las mayorías reaccionen negativamente a estas decisiones pudiendo llegar hasta la generación de conflictos entre los diferentes sectores; dos de los

funcionarios expresaron que la toma de decisiones no responde aun interés político solamente, sino que existen otros factores como la incapacidad para resolver los problemas; y uno de ellos se abstuvo de responder.

1-C. ¿Conoce usted que incidencia tiene el aspecto económico en la toma de decisiones para mejorar el sector transporte?.

A esta interrogante siete de los funcionarios manifestaron que en nuestro país el aspecto económico es un elemento interviniente porque toda decisión esta orientada a este factor el cual se concentra en un grupo de poder el cual vela por un interés particular a fin de obtener ganancias que le generen beneficios; uno de los funcionarios consultados señalo que no era solamente ese aspecto el que tenia incidencia; y tres se abstuvieron de responder la pregunta.

1-D. ¿Conoce si existen factores que impidan la aplicación de la normativa concerniente al transporte público y a sus consecuencias ambientales?

Ocho de los funcionarios consultados manifestaron que existen factores tales como vacíos de la ley, falta de una normativa especifica sobre las fuentes móviles, falta de recursos humanos para los controles, falta de un presupuesto adecuado para el funcionamiento de las instituciones, ausencia de aparatos para medir las emisiones de los contaminantes, hasta falta de voluntad política para solucionar el problema de la contaminación; dos funcionarios respondieron que se estaba aplicando la normativa adecuadamente y que se hacen grandes esfuerzos para que se cumpla; y uno no respondió a la interrogante.

En relación con las preguntas realizadas a los empresarios de autobuses y microbuses respondieron las interrogantes de la siguiente manera:

2-A. ¿Considera qué las instituciones responsables de controlar el sector transporte son ineficientes?

Sobre esta interrogante veinticuatro empresarios manifestaron que las instituciones responsables son ineficientes porque responden más a intereses

políticos, no hay voluntad para mejorar el sector y actúan de forma arbitraria beneficiando a unos y afectando a otros, lo cual les limita para que se desarrolle el sector; un empresario considera que no es culpa de las instituciones sino de las personas que la administran.

2-B. ¿Considera que los intereses políticos, económicos y coyunturales de las autoridades gubernamentales influyen para que la normativa que regula el transporte público se incumpla?

Los veinticinco empresarios consultados manifestaron que efectivamente los factores políticos, económicos y coyunturales han contribuido a que en parte la ley no se cumpla, porque las autoridades que tienen que hacerla cumplir no tienen voluntad ni conciencia del problema y siempre protegen a ciertos grupos de poder, llegando hasta la corrupción en las instituciones involucradas en el sector transporte.

2-C. ¿En su calidad de empresario ha participado con las autoridades gubernamentales en la creación de la normativa relacionada al transporte?

Sobre lo antes planteado los veinticinco empresarios manifestaron que no participan en la creación de las leyes relacionadas con el sector, ya que si lo hacen al final no se logra concretizar nada con las autoridades gubernamentales y lo que hacen es imponérselas sin haber consultado a sus gremiales.

Por lo antes expuesto se observa que en el caso de los funcionarios entrevistados el 63% respondieron que efectivamente la inaplicabilidad de la ley obedece a intereses políticos y económicos por parte de las autoridades gubernamentales debido a dispersión de la ley, vacíos en la misma, falta de voluntad política, falta de recursos por lo que se considera necesario hacer una revisión coordinada a fin de reformar la normativa en donde participen los sectores involucrados a fin de favorecer al usuario para que reciba un servicio de calidad y no se atente contra el medio ambiente. Así también, el 23% de los

entrevistados responde que la normativa no obedece a intereses políticos y económicos ya que esta estructurada de acorde a las necesidades de los sectores involucrados y por lo tanto se aplica de conformidad. Y el 14% no respondió a la interrogante planteada.

Con relación con los empresarios de autobuses y microbuses el 99% respondió que la normativa que regula el transporte público en cuanto a su inaplicabilidad obedece a intereses de carácter político y económico de las autoridades gubernamentales por no contar con una conciencia real del problema, falta de voluntad de mejorar el servicio lo que les lleva a actuar en una forma arbitraria favoreciendo a unos y afectando a otros, llegando hasta la corrupción de las instituciones involucradas. Ahora bien en cuanto a la participación en la formación de ley los involucrados son pocos, obedeciendo más a intereses de carácter económico que les permita a ciertos grupos obtener mayores ganancias. Y el 1% manifiesta que no es culpa de las instituciones sino de los aplicadores de la normativa.

Basándose en lo antes expuesto se determina que la hipótesis planteada anteriormente es afirmativa y por lo tanto se acepta que es inaplicable la normativa que regula el transporte público urbano, ya que se involucran intereses de parte de las autoridades de carácter político y económico que no responden a los intereses de las personas que utilizan estos servicios.

6.2 La contaminación en el Centro Histórico de San Salvador es consecuencia del incumplimiento de parte de los transportistas a la normativa.

En cuanto a la contaminación en el Centro Histórico de San Salvador se plantearon cuatro interrogantes a los funcionarios gubernamentales a fin de

determinar las consecuencias del incumplimiento de la normativa por parte de los transportistas:

1-A. ¿Considera que el problema de contaminación obedece al incumplimiento de la normativa por parte de los empresarios del sector transporte?

Uno de los funcionarios manifestó que no hay interés sobre el problema de contaminación porque no existe una verdadera conciencia del problema, llegando al incumplimiento de la misma; por otro lado, ocho de los funcionarios entrevistados respondieron que el problema de la contaminación no obedece totalmente al incumplimiento de la normativa por parte de los empresarios del sector transporte, ya que existen otros involucrados, como son la industria, quema de basura y leña, ocasionando así un daño a la atmósfera que afecta la salud de la población con las enfermedades respiratorias, incumpliendo también la normativa que protege el medio ambiente. Y dos no contestaron la pregunta planteada.

1-B. ¿Cree usted que los empresarios han sido adecuadamente orientados sobre la normativa concerniente a evitar la contaminación del medio ambiente?

Sobre esta pregunta uno de los funcionarios consultados está de acuerdo en que los empresarios han recibido charlas de parte del Viceministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Medio ambiente y Recursos Naturales y Swiss Contact sobre las emisiones de humo, mantenimiento preventivo de las unidades con el fin de no contaminar el ambiente; siete de los entrevistados argumentan que los empresarios no se han orientado para conocer la normativa y evitar la contaminación del medio ambiente, ya que no existe un plan definido para ello, que solamente se han hecho pequeños esfuerzos por parte de instituciones no gubernamentales restándole importancia a la contaminación ambiental, ya que las instituciones tienen otros intereses

orientando sus recursos a otras áreas; y los tres restantes no quisieron contestar la pregunta porque no conocen si existe incumplimiento de la normativa por parte de los empresarios del sector transporte.

1-C. ¿En que medida contribuye su institución para ayudar a los empresarios del transporte público a disminuir las emisiones de contaminantes de sus unidades de transporte?

Cuatro de los entrevistados respondieron que sus instituciones contribuyen con los empresarios a fin de que éstos disminuyan la contaminación en sus unidades de transporte a través de talleres, capacitación, charlas, folletos y otros; los cuales muchas veces no son tomados en cuenta por los empresarios argumentando falta de tiempo para asistir a esos eventos. Siete señalan que no contribuyen a resolver este problema, ya que unos actúan de acuerdo a denuncias, otros argumentan no tener competencia para dar ayuda a este sector.

1-D. ¿En su calidad de funcionario gubernamental que hace para que los transportistas cumplan con la normativa existente para evitar la contaminación del centro histórico?

Cuatro de los funcionarios respondieron que su aporte es dar a conocer a los transportistas la normativa a fin de que la cumplan, otros hacen recomendaciones a otras instituciones involucradas para que sean ellas las que lo hagan; Seis manifestaron que no es de su competencia que los transportistas cumplan con la normativa, sino que le compete a otros sectores; así mismo otros argumentan que se necesita de aparatos de medición para poder aplicar la normativa, porque de lo contrario es como que la ley no existiera.

Por otra parte otros señalan que la introducción de un nuevo sistema de transporte público permitirá dar un servicio de "calidad" porque contarán con

unidades nuevas eliminando las unidades que ya cumplieron su vida útil. Uno de los funcionarios no respondió a la interrogante.

Sobre las consultas realizadas a los empresarios transportistas sobre este tema, se presentan las siguientes interrogantes:

2-A. ¿Cómo esta organizada su empresa para hacer cumplir efectivamente el servicio del transporte y sin que afecte el medio ambiente?

Sobre esta pregunta dos empresarios opinaron que no tienen un mantenimiento continuo de las unidades, sino que cuando tienen desperfectos mecánicos le dan la atención necesaria; Diecisiete contestaron que están organizados para proporcionarle mantenimiento preventivo a su flota vehicular a fin reducir las emisiones de contaminantes, y que le hacen revisiones cada tres o seis meses de las emisiones de humo, incluso algunos han renovado sus unidades como el caso de algunos microbuses; y seis se abstuvieron de dar su opinión.

2-B. ¿De las leyes sobre transporte público cuáles artículos considera que se incumplen?

Doce respondieron que en todas las leyes de transporte se incumplen algunos artículos, como es el caso del uso de cinturón, manejar en estado de ebriedad y drogadicción, bajar pasajeros en lugares no autorizados, que son las más frecuentes; Once manifiestan que hay incumplimiento de la ley pero que no es responsabilidad de los transportistas, porque no fueron tomados en cuenta cuando se creó la ley y que hay aspectos que han quedado fuera de la ley, por ejemplo el Consejo Superior de Transporte y la Comisión Reguladora que aún no están funcionando, el reglamento considera aspectos que la ley no contempla, además los talleres autorizados hasta este momento por el Viceministerio de Transporte no realiza su trabajo de conformidad a la ley. Y dos manifestaron no conocer la ley.

2-C. ¿Mencione las causas que usted considera generan el incumplimiento de la aplicación de la normativa que regula el transporte público?

Cuatro de los consultados manifestaron que el incumplimiento se debe a diferentes causas como son: que existe falta de respeto hacia las autoridades del transporte, poca capacitación de los motoristas, desconocimiento de la ley; diecisiete respondieron que efectivamente se da el incumplimiento pero no es responsabilidad de los empresarios porque hay poco interés de las autoridades, existe desorden y corrupción dentro del Viceministerio de Transporte, falta de conocimiento del sector por parte de las autoridades responsables, arbitrariedad en la aplicación de las leyes, porque se sancionan a unos y a otros no y en muchas ocasiones se acepta el soborno por parte de algunas autoridades que velan por la aplicación de las leyes. Y cuatro no quisieron responder la pregunta.

2-D. ¿Qué hace usted ante el incumplimiento de dichas leyes?

Con relación a esta pregunta tres entrevistados respondieron que es un error de parte de las autoridades gubernamentales donde éstos deben de responder por ello, porque como empresarios no pueden hacer nada; dieciséis opinaron que ante dicho incumplimiento procuran trabajar dentro del marco legal, que además sancionan a los motoristas cuando han incumplido alguna norma y que corrigen lo malo y deben responder cuando han incumplido algún artículo. Y seis manifestaron no querer contestar.

De acuerdo a lo expresado, el 63% de los funcionarios entrevistados el problema de la contaminación no puede ser atribuido solamente a los transportistas de autobuses y microbuses, sino también a la industria y otras causas, como el mostrar poco interés al problema por parte de las autoridades sustentando falta de competencia, ausencia de un plan preventivo a desarrollar, incentivos, falta de instrumentos tecnológicos, mala calidad de los combustibles, falta de controles por falta de recursos a fin de ayudar a que los empresarios

para que disminuyan las emisiones de contaminantes, y lo que únicamente han planteado es un cambio de sistema de transporte el cual consiste en la modificación de la flota vehicular por unidades nuevas lo cual no se ha llevado a su realización debido a la resistencia de algunos empresarios por falta de información de los beneficios que éste les ofrece. El 23% afirma que la contaminación en el Centro Histórico es consecuencia del incumplimiento de la normativa por parte de los transportistas ya que no le toman importancia a la contaminación ambiental rechazando cualquier acción que venga del gobierno. Y un 14% no quisieron emitir su opinión sobre este tema argumentando desconocimiento del mismo.

Por otra parte los empresarios de autobuses y microbuses el 21% de los empresarios aceptan que si se da incumplimiento de la normativa y un 61% no aceptan la responsabilidad por el incumplimiento de la normativa porque manifiestan que hay poco interés por parte de las autoridades responsables de velar por el cumplimiento de la misma, así como hay un vacío legal que impide su total aplicación, además hay falta de voluntad de parte de los funcionarios para que se cumpla la ley y que se aplique de manera general sin beneficiar a ninguna de las partes, en consecuencia no es responsabilidad total de los empresarios del sector transporte la contaminación que se produce en el Centro Histórico de San Salvador. Y un 18% no quiso responder.

Es por ello, que la contaminación en el Centro Histórico de San Salvador no es consecuencia por el incumplimiento de la normativa por parte de los transportistas sino también contribuye otros agentes como son la industria, la quema de leña, quema de basura y no se cuentan con parámetros científicos que afirmen que el sector transporte sea el responsable directo de la contaminación del Centro Histórico, por lo que se rechaza esta hipótesis.

6.3 La Debilidad en la Aplicación de las Leyes en el Sector Transporte Genera un Impacto Negativo al Medio Ambiente en el Centro Histórico de San Salvador.

Para determinar si la debilidad en la aplicación de las leyes al sector transporte genera un impacto negativo en el centro histórico se formularon las siguientes interrogantes:

1-A. ¿Las instituciones que controlan el cumplimiento de la normativa jurídica del transporte terrestre y medio ambiente lo hacen adecuadamente?

De los entrevistados dos argumentaron que las instituciones tienen sus propios planes de trabajo y los realizan de acuerdo a lo planificado; siete sustentan que las instituciones encargadas de velar por el cumplimiento de la normativa, lo deben hacer con mayor coordinación y mostrar interés en busca de soluciones al problema, así como superar las limitaciones que se tienen para mejorar los controles. Y dos no contestaron.

1-B. ¿Considera que las sanciones que se aplican ante el incumplimiento de la normativa contribuye a mejorar la calidad del servicio de transporte y al medio ambiente?

Tres funcionarios plantean que se tienen los mecanismos necesarios para aplicar las sanciones para que se cumpla la normativa por ende contribuye a mejorar la calidad del servicio de transporte y medio ambiente. Cinco de los funcionarios consideran que hay falta de seriedad en querer resolver el problema y que debe educarse al Sector de los transportistas para que este evite le impongan sanciones ante el incumplimiento de la ley. Y tres de los entrevistados no respondieron.

1-C. ¿De conformidad a la ley considera usted que las instituciones cuentan con todas las herramientas y organismos necesarios para la aplicación de la normativa del transporte público?.

A esta interrogante siete funcionarios contestaron que las instituciones no cuentan con las herramientas y organismos necesarios para la aplicación de la normativa ya que la ley plantea ciertos entes que hasta la fecha no han sido conformados tales es el caso del SINAMA contemplado en la Ley del Medio Ambiente y por otra parte tienen limitaciones para obtenerlos por falta de recursos financieros lo cual les afecta cumplir con las funciones asignadas a cada institución. Cuatro no contestaron la interrogante.

1-D. ¿A su criterio considera usted que existe una adecuada coordinación entre las diferentes instituciones involucradas con el sector transporte a fin de hacer cumplir la normativa?

A tal interrogante cuatro funcionarios manifiestan que tienen coordinación con otras instituciones, como es el caso del Viceministerio de transporte que se relaciona con la PNC, la Alcaldía Municipal de San Salvador y la empresa privada. Y seis entrevistados respondieron que hace falta mayor coordinación entre el Viceministerio de Transporte con las otras instituciones que le brindan colaboración. Y uno no responde a la interrogante.

1-E. ¿Mencione que sanciones conoce para contrarrestar la contaminación ambiental y si se aplican?

De la interrogante planteada nueve respondieron conocer las sanciones para contrarrestar la contaminación ambiental, sin embargo no se aplican por falta de instrumentos y otras veces se infringen sin aplicar una sanción por falta de recurso Humano para ejercer mayor vigilancia. Y dos manifiestan no conocer las sanciones.

A los empresarios de autobuses y microbuses se les plantearon dos interrogantes a fin de determinar si conocen la normativa sancionadora relacionada con el medio ambiente.

2-A. ¿Cuál es su opinión en cuanto a la forma de hacer cumplir la normativa del transporte público por las instituciones de Estado?

En cuanto a la opinión realizada a los empresarios diez opinaron que la ley es general para todos, pero que en la realidad algunos se les aplica y a otros no, además debe de enseñarse desde los niveles básicos de educación y el Nuevo Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial debe de modificarse de tal forma que no se contradiga con la ley. Siete manifestaron que la debilidad se encuentra en que los responsables de aplicar la normativa no conocen el sector transporte y por lo tanto no realizan las funciones que les competen, deben de capacitarse a los agentes de tránsito y sancionarlos cuando no cumplen con sus obligaciones. Ocho empresarios decidieron no opinar sobre lo consultado.

2-B. ¿Considera que las sanciones que se le aplica al transporte público contribuye a preservar el medio ambiente?

Veinticuatro empresarios respondieron que no ayuda a preservarlo porque las sanciones van orientadas a otros factores como la seguridad vial y no hay seguimiento al medio ambiente, por lo tanto no se le da atención que merece este problema. Y uno manifestó que no amerita que lo sancionen porque proporciona buen mantenimiento a sus unidades y por lo tanto no contamina.

El 62% de los funcionarios consultados manifestaron que la debilidad en la aplicación de las leyes genera un impacto negativo al medio ambiente en el centro histórico de San Salvador, debido a la falta de coordinación y de herramientas que le permitan el cumplimiento de las leyes y estas puedan ser aplicadas a pesar de conocer las sanciones establecidas en la normativa jurídica concerniente al transporte público. Mientras que el 16% de los entrevistados dice que las instituciones cuentan con planes de trabajo así como los mecanismos necesarios para poder aplicar la ley de acuerdo a lo establecido. Y el 22% no responde a las interrogantes.

En cuanto a los transportistas el 68% manifestó que es necesario preparar a la población en general desde sus primeros años en el sentido de educarlos para que preserven el medio ambiente y además los responsables de aplicar la normativa en muchos casos desconocen el sector lo cual limita para que pueda ser un ente que aplique la norma. Y en cuanto al medio ambiente no ha ayudado porque se sigue manteniendo un impacto negativo sobre éste, porque se le da mayor énfasis a otras áreas.

Un 16% manifiesta que le da buen mantenimiento a sus unidades por lo tanto ha contribuido a preservar el medio ambiente y un 16% no quiso emitir su opinión sobre esta interrogante.

Es por ello que efectivamente existe debilidad en la aplicación de la normativa que afecta el medio ambiente en el centro histórico de San Salvador, ya sea por el desconocimiento de la misma, como por el poco interés en el tema de la contaminación, tanto de parte de los funcionarios como de los mismos transportistas. Esto permite que la hipótesis planteada sea afirmativa.

6.4 La Emisión de Humo, Ruido y Gases Tóxicos por Parte del Transporte Urbano Colectivo Daña la Salud de la Población.

Se realizaron cinco interrogantes a funcionarios sobre el tema de las emisiones de humo, ruido y gases tóxicos que afectan a la población, respondiendo lo siguiente:

1-A. ¿Cuentan ustedes con planes para contribuir a reducir los efectos que ocasiona a la salud de la población el humo, ruido y gases tóxicos?

Cuatro de los entrevistados manifestaron que se cuenta con planes para contribuir a reducir los efectos negativos ocasionados a la salud de la población desde la prevención hasta establecer convenios con otras instituciones con el fin de controlar las emisiones de humo, ruido y gases tóxicos. Cinco sustentan que

no cuentan con planes debido a falta de recursos financieros que impiden la compra de aparatos de medición de los gases, humo y ruido. Y dos de los entrevistados no respondieron a lo consultado.

1-B. ¿Conoce el daño que ocasiona a la salud de la población la emisión de ruido, humo y gases tóxicos que producen las unidades del transporte colectivo?

Los once funcionarios entrevistados dicen conocer el daño que las emisiones de ruido, humo y gases tóxicos emitidos por las unidades del transporte público perjudica la salud de la población, principalmente con las enfermedades respiratorias.

1-C. ¿Están Evaluando los resultados obtenidos por los monitoreos y datos estadísticos que muestran los niveles de contaminación, para la toma de decisiones a fin de evitar daños a la salud de la población?

Cuatro de los entrevistados manifiestan que los resultados obtenidos por los monitoreos y datos estadísticos son evaluados a través de comités con el fin de tomar decisiones que contribuyan a la salud de la población. Seis de las personas que se le formularon la pregunta dicen que no cuentan con esa información obtenida por los monitoreos y datos estadísticos. Y uno no respondió a la interrogante.

1-D. ¿Qué medidas se impulsan para corregir las enfermedades producidas por las emisiones de contaminantes?

De los entrevistados cuatro respondieron que dentro de las medidas que se impulsan para corregir estas enfermedades producidas por las emisiones de contaminantes se desarrollan programas preventivos, se establecen recomendaciones a las autoridades del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social a fin de que desarrolle coordinaciones para evitar las emisiones de

contaminantes. Dos dicen que no hay planes preventivos. Cinco no contestaron la pregunta formulada.

1-E. ¿Cómo se coordina con las diferentes instituciones para procurar que las unidades del transporte colectivo no contaminen y evitar el daño a la salud de la población?

Cuatro establecen que las instituciones involucradas en esta problemática se coordinan para desarrollar programas que fortalezcan la educación y crear conciencia entre los transportistas, para que estos contribuyan a no contaminar y evitar el daño a la población. Cuatro sostienen que falta coordinación ya que tratan la contaminación cada uno aisladamente abordando más que todo el problema de la basura. Y otros desde los laboratorios fijos y móviles para contrarrestar la cantidad y calidad de los hidrocarburos en forma individual. Tres se abstuvieron de contestar la interrogante.

A los transportistas se le hicieron tres preguntas a lo que respondieron lo siguiente:

2-A. ¿Considera usted que las unidades de transporte público emiten contaminantes que ocasionan enfermedades a la población?

Diecisiete de los empresarios consultados respondieron que se contamina la atmósfera y por el aire lo cual provoca al ser humano enfermedades respiratorias. Ocho de los empresarios dijeron que no todo corresponde al sector transporte y que las autoridades deberían de emprender acciones para que se logren reducir los niveles de contaminación.

2-B. ¿Sabe usted la responsabilidad que le genera al producir daño a la salud de sus trabajadores y terceros?

Sobre esta interrogante quince respondieron que desconocen la responsabilidad en que puede incurrir porque no solo las unidades del transporte contaminan; y

diez manifestaron que si conocen la responsabilidad y que esto puede provocar el pago de daños.

2-C. ¿Goza su personal de algún beneficio para protegerlo de enfermedades provocadas por las unidades de transporte público?

En cuanto a esta pregunta diecinueve transportistas respondieron que no le proporcionan beneficios relacionados con la salud a sus trabajadores y seis contestaron que si les dan beneficios a través del pago a las instituciones de seguridad social para que les proporcione el servicio.

Al realizar el análisis de los antes expuesto se establece que las emisiones de humo, ruido y gases tóxicos daña la salud de la población, en donde el 25% de los funcionarios manifiestan que para evitar las emisiones existen planes de prevención y hasta convenios institucionales para contrarrestar los efectos de la contaminación, los cuales son evaluados a través del Ministerio del Medio ambiente en coordinación con el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social. Mientras que el 53% de los entrevistados concluye que existe emisiones de contaminantes por parte de las unidades de transporte dañando la salud y que esto necesita voluntad y recurso para abordar este problema, ya que la población sufre de enfermedades respiratorias por lo que es necesario una mayor coordinación por parte de las instituciones involucradas en el sector transporte. En cuanto al 22% restante de entrevistados no respondió a las interrogantes que se le formularon.

En cuanto a las respuestas formuladas por los empresarios el 68% de éstos están conscientes del daño que se le provoca al medio ambiente por las emisiones de contaminantes al aire, así también desconocen la responsabilidad que pueden tener en un momento dado por no contar con unidades móviles que no contaminen y 32% proporciona a sus trabajadores los beneficios de ley, sabe de la responsabilidad en la que puede incurrir al emitir contaminantes, así

también conoce las consecuencias que se pueden general al determinar que alguien es responsable de cualquier acción orientada a contaminar el medio ambiente.

6.4 La Poca Orientación Dirigida a los Empresarios del Sector Transporte Sobre el Desarrollo sostenible han Impedido la Transformación del Sector.

Para poder si existe poca orientación a los empresarios del sector transporte sobre el desarrollo sostenible se hicieron a funcionarios cinco interrogantes, a continuación:

1-A. ¿Considera usted que se debe divulgar periódicamente información sobre la calidad del aire que respiramos, con el propósito de concientizar a los empresario del transporte público la necesidad de mantenerlo puro?

En cuanto a esta interrogante los once funcionarios entrevistados manifiestan estar de acuerdo con la divulgación de la información sobre la calidad del aire a fin de mantenerlo puro en donde la población tome mayor conciencia del daño que se esta ocasionando al ambiente.

1-B. ¿Cree necesario fomentar la capacitación y concientización ambiental en los propietarios y conductores del sector transporte?

Al realizar la entrevista los once funcionarios respondieron que la capacitación y concientización ambiental es necesaria fomentarla en los propietarios del sector transporte por tal motivo debe haber coordinación entre el Ministerio del Medio Ambiente y el Viceministerio de Transporte con el propósito de crear planes que desarrollen este fin.

1-C. Proporciona su institución a los empresarios del transporte público asesoría en cuanto a: la renovación paulatina de la flota vehicular, la planificación

urbana asociada al transporte, la ejecución efectiva de programas de mantenimiento e inspección y sobre el control obligatorio de los vehículos para que se pueda desarrollar sosteniblemente?

Al formular la interrogante uno de los entrevistados que la institución para la cual labora proporciona asesoría a los empresarios sobre la renovación de la flota vehicular, control de los vehículos entre otros; pero que estos se resisten a recibirla. Cinco entrevistados manifestaron que no proporcionan ese servicio, ya que el ente encargado es el Viceministerio de Transporte en donde ellos solamente sirven de apoyo. Cinco no respondieron a la interrogante.

1-D. Qué tipo de orientación brinda su institución a los empresarios el transporte para que estos se organicen como empresa?

Un entrevistado responde que se brinda orientación a los empresarios del transporte público con el fin de que se organicen como empresa. Cinco expresaron que los empresarios no son orientados a organizarse, porque dentro de sus atribuciones no existe esta función. Cinco no respondieron a la pregunta formulada.

1-E. ¿Según su opinión ha sido acertada la divulgación realizada sobre beneficios del nuevo sistema de transporte público impulsado por el Gobierno a los empresarios del transporte colectivo?

De los funcionarios consultados cinco respondieron que la divulgación realizada sobre el nuevo sistema orientado a los transportistas por parte del gobierno fue acertada, pero hay que dar seguimiento al cambio que genere este sistema, así como analizar la resistencia de algunos empresarios para aceptar el nuevo sistema. Cinco opinaron que la divulgación del nuevo sistema no había cumplido su cometido generando conflictos entre las partes. Uno no respondió a la interrogante.

A los empresarios del sector transporte se les formularon seis preguntas para determinar la orientación que les ha sido proporcionada para que se desarrolle el sector.

2-A. ¿Tiene programas de autorregulación de sus actividades para que no contamine el medio ambiente?

En cuanto a esta interrogante catorce entrevistados respondieron que no tienen programas de autorregulación, pero si le dan mantenimiento a sus unidades y las revisan pero el humo no deja de salir por la mala calidad del diesel, así también otros las llevan al taller cuando tienen algún desperfecto sin darle un mantenimiento constante. Once empresarios respondieron que si tienen programas de autorregulación que les permite dar un mantenimiento preventivo a las unidades del transporte y así reducir los niveles de emisiones de contaminan, así también han cambiado las unidades que ya habían terminado su vida útil.

2-B. ¿Alguna vez ha recibido capacitación por parte del gobierno en materia de gestión empresarial?

Sobre esta pregunta veintitrés empresarios respondieron que no han recibido capacitación en este sentido, y que las veces que las autoridades gubernamentales los han llamado a sido para que vendieran las unidades de transporte, y que al contrario han eliminado algunos empresarios porque los obligaron a vender las únicas unidades con que contaban y dos empresarios respondieron que si los han capacitado cuando se introdujo lo del contrato de concesión.

2-C. ¿Considera que la contaminación ambiental en el centro de San Salvador se ha reducido con el reordenamiento vehicular?

Veintiuno de los empresarios consultados manifiestan que no se ha reducido porque no solo los buses contaminan, sino que también los carros y microbuses

y que no es solución porque lo que han hecho es desplazar el problema de la contaminación a otro sector y que además se necesitan de otras medidas que permita ordenar como el caso de los vendedores que han usurpado las calles, parque y aceras. Y cuatro respondieron que si ha reducido los niveles de contaminación porque se han sacado varias unidades del transporte colectivo pero que lo ideal hubiese sido que ninguna ruta entrara el Centro Histórico.

2-D. ¿Qué opinión le merece la ampliación de la vida útil de las unidades de transporte que se encuentran en circulación?

Sobre esta interrogante ocho empresarios consideran que esto lo hubieran haber hecho antes porque muchos empresarios vendieron y hoy no tienen nada, pero que hay otros que no le dan mantenimiento adecuado y puede ser inseguro ese tipo de unidades para transportar a la población; y el diecisiete de los empresarios restantes respondieron que es una buena medida porque pueden haber buses viejos que aunque tengan más de quince años se encuentran en perfectas condiciones por el mantenimiento del que siempre ha sido objeto y hay muchos buses nuevos que están peor que una unidad nueva, para ellos una medida acertada. Algunos empresarios de microbuses señalaron que a ellos se les ha dado un plazo para que cambien o modifiquen sus unidades.

2-E. ¿Qué opinión tiene sobre el contrato de concesión exigido por el Viceministerio de Transporte?

Sobre esta consulta veinte empresarios manifestaron que es una farsa que lo que el gobierno quiere es hacerlos desaparecer y lo han diseñado para atar al sector transportista y que no pueda negociar, otros manifestaron que esta destinado a hacer quebrar a los transportistas y que solo sean las ganancias para el gran capital; y los cinco empresarios restantes manifestaron que tienen que firmarlo y que en el contrato las reglas a seguir están claras y que

consideran que va haber mayor acceso y oportunidad para el sector para obtener financiamiento cuando se quieran cambiar algunas unidades de transporte.

2-F. ¿En que medida considera usted que el seguro a terceros beneficia a la población y al sector transporte?

Sobre esta interrogante solo cinco empresarios manifestaron que es obligatorio y que solo traerá beneficios para las compañías aseguradoras y que no le encuentra mucho beneficio para la población. Y veinte manifestaron que si consideran que beneficia a la población porque les va a permitir responderle civilmente mediante el seguro a las personas que sufran accidentes de tránsito.

Por lo antes expuesto el 13% de los funcionarios respondieron que se ha orientado a los empresarios del sector transporte sobre un desarrollo sostenible ya que se ha divulgado información sobre la calidad de aire, así como brindar asesorías en programas de mantenimiento de sus unidades, emisiones de gases y sus contaminantes; mientras el 67% concluye que la poca orientación sobre desarrollo sostenible no permite la transformación del servicio colectivo en tal sentido se plantea que se informe a la población desde los centro escolares con el fin de concientizar ya que en la actualidad existe resistencia por parte de los empresarios a no aceptar el nuevo sistema de transporte porque la información no esta llegando a todo el sector. El otro 20% no respondió a la pregunta.

En el caso de los empresarios puede observarse el 61% de los entrevistados muestran poca confianza en las diferentes acciones que ha emprendido el gobierno para hacer cambios al mismo, esto es el resultado que hay poca divulgación de cómo realmente funcionaria el nuevo sistema, hacía donde se quiere llegar por lo que es necesario el gobierno cuando tomen medidas considere la opinión del sector y no solo les aplique medidas de presión que no han contribuido a que el empresario tome conciencia de la necesidad de

transformar el sector a fin de que se preste un mejor servicio y obtengan la rentabilidad necesaria. El 39% considera que se ha divulgado suficiente el nuevo sistema de transporte para existe resistencia por parte de algunos empresarios.

6.5 La Falta de un Ordenamiento Integrado en el Centro Histórico de San Salvador dificulta el uso adecuado de calles, aceras, parques y plazas.

Para conocer lo que piensan los funcionarios sobre si persiste la falta de un ordenamiento integrado en el Centro Histórico de San Salvador se plantean tres interrogantes:

1-A. Considera que es necesario tomar en cuenta todos los sectores involucrados para la toma de decisiones para el reordenamiento del centro histórico de San Salvador?

De los funcionarios entrevistados diez de ellos manifestaron al tomar decisiones sobre el ordenamiento del Centro Histórico de San Salvador es necesario involucrar a todos los sectores, con el fin de obtener mejores resultados, Uno de ellos no respondió a la interrogante.

1-B. Cree que el reordenamiento del centro histórico a permitido mejorar la circulación de los vehículos y dar un uso adecuado a las aceras, parques y plazas?

En cuanto al reordenamiento del centro histórico manifiestan seis entrevistados que ha mejorado la circulación de vehículos dando uso adecuado a las aceras, parques y plazas, pero que se debe continuar con medidas que sigan mejorando el orden en dicho centro. Cinco funcionarios plantaron que hay que adoptar otras medidas ya que se deben hacer mucho para lograr ver el centro ordenado, lo cual es posible lograr solo si se organiza y se coordina los entes involucrados.

1-C. Cree usted que existió coordinación entre la Alcaldía Municipal de San Salvador y el Viceministerio de Transporte para implementar el reordenamiento vehicular y si se están cumpliendo las expectativas que se plantearon ambas instituciones?

Dos de los funcionarios consultados dicen que hay coordinación entre el Viceministerio de Transporte y la Alcaldía Municipal de San Salvador, porque se apoyan para realizar ciertas actividades. Cinco respondieron que no se coordina el trabajo de reordenamiento vehicular porque el Viceministerio de Transporte lo hizo sin consultar a la Alcaldía Municipal de San Salvador. Cuatro no respondieron a la pregunta.

En cuanto a los empresarios se les plantearon cuatro preguntas las que respondieron así:

2-A. ¿Qué incidencia tiene la creación del anillo periférico en el desarrollo de las empresas de transporte?

Quince empresarios respondieron a esta pregunta manifestaron que no les afecta ni les beneficia, y diez consideran que si va a favorecer porque va a descongestionar el Centro de San Salvador, lo va a permitir reducir los gastos en combustible, y que se deterioren los autobuses y que la construcción de carreteras va ayudar al desarrollo del país.

2-B. ¿Qué opinión le merece el reordenamiento del Centro de San Salvador?

Sobre esta interrogante doce de los entrevistados respondieron que esa medida si bien es cierto a ayudado no ha sido integral, porque hace falta otras medidas como el de mover a los vendedores que utilizan las calles y aceras, provocando que se continúen los congestionamiento y que las aceras no tengan paso libre para los peatones lo que puede provocar accidentes y que se sigan emitiendo contaminantes de parte de los autobuses, como es el ruido, humo por encontrarse obstruido el paso vehicular. Además manifiestan que se ha

desahogado ese sector pero se han saturado los alrededores del Centro Histórico y que ha sido antojadizo, a parte de ello no es la solución porque ha sido hecho de manera parcial. Y trece empresarios consideran que ha sido muy acertado porque ha descongestionado porque mientras más ordenado este el centro mayor circulación vehicular.

2-C. ¿Considera qué ha sido acertado el reordenamiento del centro histórico? Veintiuno de los consultados manifiesta que si ha favorecido, pero falta mucho por hacer, implementar otras acciones que si permita ordenar el Centro histórico de San Salvador, porque siempre hay desorden y cuatro consideran que si ha sido una buena medida muy acertada.

2-D. ¿Considera que el sector transporte debió ser consultado antes de ser reordenado el centro histórico?

En esta interrogante los veinticinco consideran que debieron de ser consultados porque ha beneficiado a unos y a afectado a otros y además es necesario implementar otras acciones que permitan que realmente se ordene el centro de San Salvador y que debe trabajarse con todos los involucrados a fin de establecer los que se quiere lograr y que no afecte a la mayoría.

Al analizar las interrogantes encontramos que el 30% de los funcionarios consultados dicen que el ordenamiento del centro histórico de San Salvador ha favorecido la circulación vehicular, así como el uso de calles, aceras, parques y plazas porque hubo participación de los involucrados dando buenos resultados. Mientras el 55% de los funcionarios manifiestan que el ordenamiento del Centro Histórico de San Salvador no fue coordinado con todos los sectores participantes favoreciendo a unos y perjudicando a otros lo que generó conflictos y que se debe de continuar trabajando en este problema. El 15% manifestó conocer los efectos de este problema.

En cuanto a los empresarios el 73% de los entrevistados consideran que aun falta mucho por hacer para que el Centro Histórico se ordene integralmente a fin de que sean utilizadas las calles, aceras y parques para lo que fueron creados y no para convertirse en mercados como se encuentran en la actualidad. Y un 27% opina que si ha sido acertado el reordenamiento ya que ha logrado reducir los congestionamiento vehicular.

6.7 La Escasez de los Recursos Humanos, Económicos y Tecnológicos Impiden el Buen Funcionamiento de la Instituciones Responsables de Controlar el Sector Transporte.

1-A. ¿Con qué recursos cuenta el Gobierno para implementar el nuevo sistema de transporte colectivo de pasajeros y hacer cumplir la normativa?

Cinco funcionarios manifestaron que cuenta el gobierno con recursos para implementar el nuevo sistema, ya que la empresa formaron sociedades y cooperativas y estas solamente requerirán de financiamiento y asesoría técnica. Tres desconocen si hay recursos para ese fin. Tres no respondieron a lo planteado, ya que el gobierno su planteamiento no lo ha hecho del conocimiento en una forma clara y total.

1-B. ¿Qué recursos orienta para proporcionar incentivos a los empresarios del transporte público para que conserven en buen estado sus unidades a fin de que éstas no contaminen el medio ambiente?

Tres funcionarios contestaron que el Estado otorga asesoría técnica así como recursos financieros para cambiar las unidades con una vida útil de más de 15 años. Mientras que seis dicen que no existen incentivos ya que no se cuenta con recursos ni poder dar seguimiento a fin de otorgarles adecuadamente a cada empresario. Dos no respondieron.

1-C. ¿Cuenta con tecnología apropiada para el monitoreo de la calidad del aire en nuestro país?

En cuanto a que si cuenta el país con tecnología apropiada para el monitoreo de la calidad de aire tres contestaron que sí haciendo monitoreos para ser analizados posteriormente, así también se dejó que FUSADES cuenta con equipo apropiado para realizar tales monitoreos. Así como también instituciones no gubernamentales que lo hacen. Seis dicen que no cuentan con los recursos necesarios para comprar los aparatos que la ley les establezca. Dos funcionarios no contestaron la pregunta.

1-D. ¿Conoce usted si se han realizado gestiones con otros países para mejorar la flota vehicular del transporte público?

De las entrevistas cinco manifestó que si conocen que el gobierno con otros países para mejorar la flota vehicular. Tres de los funcionarios desconocen si se han realizado gestiones en el exterior y tres no respondieron.

Sobre este tema se realizaron cuatro preguntas a los empresarios de autobuses y microbuses, a saber:

2-A. ¿Qué razones cree que el gobierno tiene para destinar pocos recursos presupuestarios a las instituciones que controlan el sector transporte?

En cuanto a la pregunta veintiuno de los entrevistados respondieron que las razones son la falta de interés que tiene el Gobierno en el sector transporte, no se le da importancia al sector, también interviene el factor político, falta de visión de las autoridades involucradas y no quieren que existan verdaderas soluciones a los problemas del sector. Uno manifestó desconocer las causas y tres se abstuvieron de responder.

2-B. ¿Existen facilidades de parte del Gobierno para poder cambiar las unidades de transporte a fin de brindar un mejor servicio?

Sobre esta interrogante veinticuatro empresarios contestaron que el gobierno no da nada, que a veces lo que han obtenido son préstamos a través de la banca pero deben de garantizarlos con garantías hipotecarias, el gobierno lo que hace es obstaculizar el desarrollo del sector y con el contrato se tenía también como garantía pero había que formar el contrato de concesión. Y uno respondió que se les ha ofrecido el FONTRA, esto existe fue creado el año anterior, se han obtenido fondos a través del Banco Interamericano de Desarrollo, prestó 150 millones de dólares para la renovación de flotas.

2-C. ¿Recibe incentivos de parte del Estado para desarrollar su sector?

Los veinticinco entrevistados manifestaron que ninguno porque con la eliminación del diesel que era el único incentivo se los quitaron, lo que demuestra el poco interés de parte del gobierno de favorecer el sector.

2-D. ¿Considera usted que las instituciones encargadas del sector transporte han realizado gestiones con otros países a fin de solicitar préstamos para el mejoramiento de la flota de autobuses y microbuses de nuestro país?

En cuanto a esta pregunta veintiuno de los empresarios manifestaron desconocer que se hayan hecho gestiones con otros países para solicitar fondos para este sector y que si lo han hecho, desconocen donde estén esos fondos y que todo lo logrado por el sector ha sido por esfuerzo propio. Dos de los consultados manifestaron no saber y dos manifiestan que si a través del BMI.

De lo antes descrito se determina que de los funcionarios entrevistados el 33% dice que se cuenta con los recursos humanos, económicos y tecnológicos a fin de que funcionen las instituciones encargadas en dicho sector. El 43% establece que el gobierno no tiene la capacidad necesaria para controlar el sector transporte por falta de recursos humanos, económicos y tecnológicos, orientando sus esfuerzos a otras áreas restándole importancia al tema de la contaminación ambiental, lo cual es un error porque dichas sustancias generan

enfermedades a la población. Por tanto no se cumple lo plasmado en la Ley del Medio Ambiente y Recursos Naturales ya que su objeto es garantizar un ambiente sano ecológicamente equilibrado para las presentes y futuras generaciones. El 20% restante no responde la pregunta.

En cuanto a la escasez de los recursos el 91% de los empresarios consideran que es así porque no hay voluntad de ayudar el sector, ni existe voluntad de que éste se desarrolle, por lo que de alguna manera convierte ineficientes a las instituciones que intervienen. El 6% manifiesta que si se han hecho gestiones para mejorar el sector, como es la obtención de préstamos para cambiar las unidades y se de un mejor servicio, pero existen muchas limitantes para acceder al crédito. El 3% no responde la pregunta.

Por lo antes expuesto se ha determinado que en el desarrollo de las entrevistas tanto a funcionarios como a empresarios de autobuses y microbuses se pudo comprobar las hipótesis planteadas a excepción de la hipótesis número 2 porque se determinó que la contaminación en el Centro Histórico de San Salvador no es solamente consecuencia del incumplimiento de los transportistas a la normativa, sino que existen otros factores; sin embargo eso no afecta los objetivos planteados en este trabajo ya que la legislación sobre el transporte público y las consecuencias ambientales siguen siendo por falta de aplicación de la normativa jurídica.

CAPITULO VII: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

En el presente capítulo se plasman las conclusiones a que han llegado al finalizar el trabajo de investigación, con el propósito de dar a conocer las debilidades que se tienen en cuanto a la aplicación de la normativa jurídica relacionada con el sector transporte terrestre específicamente los autobuses y microbuses del servicio público y del medio ambiente en cuanto al ruido, humo y gases tóxicos. Así mismo, se exponen las recomendaciones que se consideran más importantes y que de alguna manera puede ayudar a los sectores involucrados para la búsqueda de soluciones que beneficien en definitiva a la población, tanto para gozar de un servicio de transporte de calidad, como también gozar de salud y de un ambiente sano.

7.1 Conclusiones

Durante la investigación se ha observado que existen diferentes factores que limitan gozar de un servicio de transporte apropiado y un ambiente sano, por la falta de aplicación de la normativa jurídica que regula el transporte de autobuses y microbuses del servicio colectivo que circulan por el centro histórico de San Salvador, así como de la Ley del Medio Ambiente y Recursos Naturales y de otras leyes que participan en el tema en estudio.

1. En relación con la protección, conservación y mejoramiento de los recursos naturales y el medio ambiente, el cual se encuentra protegido por la Constitución de la República y desarrollado en las leyes secundarias, como son: La Ley del Medio Ambiente, Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, entre otras. Estas no son aplicadas en su totalidad, ya que existen factores políticos y económicos que limitan la aplicación de la

normativa jurídica afectando la salud de la población y el deterioro del medio ambiente.

2. A pesar de que en los últimos años el tema del medio ambiente ha tomado mayor importancia no se ha logrado concientizar a la población sobre la necesidad de protegerlo y conservarlo a fin de que permita el goce de un ambiente sano que brinde una calidad de vida sostenible sin dañar los recursos naturales con que cuenta el país; a pesar que el Ministerio de Educación ha hecho cambios en su curricula denominando la asignatura como Ciencia, Salud y Medio Ambiente no es suficiente porque debe ir acompañada de otros componentes tales como: campañas publicitarias, profundidad en los temas desarrollados y la participación de la empresa privada en proporcionar recursos para apoyar actividades ambientalistas.
3. Las instituciones que tienen la responsabilidad de hacer cumplir la normativa del transporte terrestre de autobuses y microbuses, así como de controlar su aplicación no han sido eficientes debido a una serie de factores, entre los que se encuentra la falta de coordinación entre las instituciones involucradas, falta de tecnología apropiada, escasos recursos financieros y humanos, falta de voluntad e interés por parte del gobierno de abordar el problema con seriedad y la indiferencia por parte de los transportistas a este problema ignorando que se trata es de proteger la vida de las presentes y futuras generaciones.
4. Se han identificado en esta investigación que las unidades móviles de transporte emiten contaminantes debido al deterioro como se encuentran actualmente dañando la atmósfera por la falta de planes preventivos que les permita constantemente verificar las condiciones en que se encuentran dichas unidades y de la calidad de los hidrocarburos, así como de una

asesoría técnica que les permita desarrollarse como empresarios protegiendo el medio ambiente a través del cuidado de sus unidades.

5. La responsabilidad de contaminar el aire por humo, ruido y gases tóxicos no corresponde solamente a las unidades de transporte público, sino también contribuyen la industria, las malas prácticas de quema de árboles y basura, las cuales no se puede determinar en que grado contribuyen a generar los contaminantes, ya que no existe en nuestro país un sistema de monitoreo que nos pueda determinar la responsabilidad de cada uno de ellos tiene; ocasionando enfermedades a la población específicamente a lo relacionado a las enfermedades respiratorias, no pudiendo individualizar la responsabilidad porque no se cuentan con parámetros adecuados para su medición lo que limita a las personas poder pedir reparación al daño que le ocasiona.
6. La implementación del nuevo sistema de transporte no fue respaldado por los empresarios de autobuses por no haber sido involucrado a dicho sector en la toma de las decisiones, llevando este conflicto hasta un plano político.
7. Según la investigación realizada no existe ningún incentivo orientado al sector transporte que promueva cambios positivos que mejore los servicios de transporte, ya que en la actualidad solamente pueden gozar de créditos financieros a través de la banca comercial, lo que manifiestan es difícil poder acceder debido a los requisitos que deben cumplir, limitándolos a continuar trabajando en forma individual y tengan la obligación de agruparse en sociedades o cooperativas.
8. Para realizar un control eficiente a fin de hacer cumplir la normativa jurídica relacionada al transporte terrestre se determinó que las instituciones no cuentan con el recurso humano necesario para realizar sus funciones

contempladas en cada normativa, así como una verdadera coordinación entre estos.

9. Se pudo determinar que las leyes que regulan tanto al sector transporte como el medio ambiente se encuentran dispersas en los diferentes cuerpos de ley, obstaculizando su aplicación así como poder determinar la responsabilidad que cada una de las instituciones involucradas.
10. A través de las entrevistas realizada a los empresarios manifestaban constantemente que las instituciones gubernamentales poseen vicios de corrupción que limitan la igualdad en cuanto a los derechos y obligaciones que usuario posee.
11. Al establecerse que se ha infringido la norma jurídica que protege al medio ambiente primero debe agotarse la fase administrativa y posteriormente llegar a la fase penal, pero por lo general estos conflictos difícilmente pasan a esta última etapa quedándose el problema en la fase administrativa y en el caso específico de las unidades móviles hasta la fecha no existe ninguna denuncia sobre el daño que estas provocan.
12. Se ha podido determinar en las leyes secundarias la exigencia de ciertos organismos que coordinarían acciones encaminadas a la protección del medio ambiente, pero que a la fecha aún están pendientes de crearse como por ejemplo el SINAMA que esta en la Ley del Medio Ambiente. Así como también se hace necesaria la revisión a la normativa que regula el transporte, medio ambiente y los hidrocarburos a fin de evaluar si hay necesidad de modificar o crear nueva regulación.
13. Debe concientizarse sobre la necesidad de buscar un equilibrio entre las necesidades sociales y económicas a fin de proteger, conservar y mantener el medio ambiente en donde se pueda aprovechar los recursos naturales con que cuenta el país sin dejar de proteger el medio ambiente.

7.2 Recomendaciones

En vista a los resultados obtenidos de la investigación es necesario plantear una serie de recomendaciones que brinden un apoyo a los entes encargados de aplicar la normativa, a fin de cumplir con los mandatos legales que a cada uno le corresponde.

1. Es necesario crear conciencia en la población y los entes encargados sobre los beneficios que proporciona un ambiente sano, lo que además permitirá que las personas contribuyan a establecer y exijan a sus gobernantes verdaderas soluciones a un problema tan grande como es el de la contaminación ambiental.
2. Es importante que cada una de las instituciones encargadas de velar por un servicio de transporte que no dañe el medio ambiente solo será posible mediante la coordinación interinstitucional a fin de desarrollar planes que contribuyan a mejorar la calidad del aire y del servicio de transporte público, proporcionando un programa de seguimiento que les permita efectivamente cumplir lo propuesto.
3. El gobierno debe proporcionar asistencia técnica a los empresarios a través de programas de capacitación y que puedan estos acceder a los sistemas de crédito para que puedan desarrollarse en el campo empresarial orientándolos a que colectivamente se puedan organizar y obtener así mayores beneficios y una mejor gestión.
4. Que se revisen las leyes secundarias relacionadas al transporte público, medio ambiente, hidrocarburos con el propósito de hacer reformas apegadas a la realidad salvadoreña, involucrando a los sectores que son directamente regidos por éstas.
5. Se debe de fomentar acciones que conlleven a crear un ambiente de prevención de enfermedades a fin de reducir los niveles de enfermedades,

principalmente las de tipo respiratorio, así como analizar los índices estadísticos que permitan buscar soluciones a las causas que generan estas enfermedades por parte de las autoridades y la población en general.

6. Es necesario crear incentivos para el sector transporte no solo de tipo económico a fin de que el sector transporte haga cambios positivos voluntariamente en la forma de conducir sus empresas y así se pueda prevenir la contaminación del ambiente.
7. Se debe de promover en las instituciones gubernamentales evaluaciones de personal a fin de verificar que éstos se desempeñen eficientemente en cada uno de los puestos de trabajo, así como conocer la carga de trabajo que cada uno de ellos posee a fin de determinar donde se tendría que dirigir los esfuerzos en cuanto al recurso humano.
8. En cuanto a la Dispersidad de la normativa es difícil en este momento corregir ese problema por lo tanto se deberá orientar a la ciudadanía a través de escuelas de capacitación en donde las personas interesadas en conocer de los aspectos relacionados al transporte y a la contaminación lo puedan hacer.
9. En cuanto al nuevo sistema de transporte se debe de reiniciar negociaciones con las gremiales con el objeto de plantearles los beneficios que se obtendrían al iniciar este sistema, pero siempre deberá existir un verdadero compromiso por parte de los dos sectores que garantice que al final de la negociación los usuarios del servicio serán beneficiados sin menoscabar la fuente de trabajo que el sector transporte realiza.
10. Las instituciones deben crear una unidad de sugerencias y denuncia a fin de que los usuarios puedan denunciar al personal si han recibido un mal servicio o mal trato.

11. Se debe gestionar ante el gobierno que exija a las compañías que importan los productos del petróleo que cumplan con los estándares de calidad exigidos por el país a fin de evitar el daño ambiental.
12. Se debe de modificar la normativa a fin de que al existir una denuncia sobre la contaminación se agote la fase administrativa y se fortalezca la etapa penal a fin de que efectivamente repare a la población el daño ocasionado.
13. Es necesario que el Gobierno inicie acciones a fin de que se forme el Sistema Nacional de Gestión del Medio Ambiente (SINAMA), a fin de que se pueda coordinar las diferentes instituciones involucradas en ésta área.

BIBLIOGRAFIA

1. LIBROS

- ◆ Ciencia Salud y Medio Ambiente
Nuevo Programa Educativo 2003. Editorial Lara Velázquez. San Salvador 2003.
- ◆ Derecho Ambiental. El Proyecto de Contaminación.
Valle Mario Fernando. Ediciones De Palma, Buenos Aires. 1993
- ◆ Historia de El Salvador
Tomo I Ministerio de Educación Talleres de la Comisión Nacional de los libros de Texto Gratuitos, San Salvador.1992
- ◆ Libro Azul de El Salvador 1866 – 1912
Ward Leonard Alan. Ediciones Bureau de Publicidad de la América Latina, Buenos Aires. 1992
- ◆ Manual de Derecho Ambiental Salvadoreño y sus Principios Rectores
Carballo Broen, Alma, Edición CESTA, San Salvador. 1999
- ◆ Manual de Derecho Ambiental, Etapa del Derecho Ambiental
Pérez Camacho Efrain. Editorial Herder S.A., Barcelona. 1996

2. TESIS

- ◆ Incidencia de la falta de una Legislación Ambiental Especifica que Regule la Contaminación Provocada por la Industria del Transporte Terrestre en El Salvador, Vásquez Ruth Eugenia. UES, San Salvador. 1998
- ◆ Anàlisis de la Normativa Ambiental Salvadoreña, su Aplicabilidad para Controlar las Emisiones de Gases por Combustión de Vehículos Automotores

y su Impacto Ambiental en el Area Metropolitana de San Salvador.
Floralma de Jesús Martínez Baires y Otros. UES, San Salvador. 1998

3. REVISTAS

- ◆ Modulo de Educación Ambiental Protejamos El Aire.
Ministerio de Educación, 2002
- ◆ Programa Aire Puro
COSUDE, Swiss Contact, ECOBUS, Transporte Urbano. Programa
Publicaciones Universidad Nacional Costa Rica, 2002
- ◆ Proyecto Aire Puro, Calidad del Aire en Centro América
Swiss Contact. Programa Publicaciones Universidad Nacional Costa Rica,
2001
- ◆ Resumen de la Calidad del Aire en Centro América. Swiss Contact.
Programa Publicaciones Universidad Nacional Costa Rica Marzo 2002
- ◆ Swiss Contact Resumen Calidad del Aire en el Gran San Salvador y
Laboratorio de Calidad Integral. FUSADES 1999.

4. OTRAS FUENTES

- ◆ Atlas Censal de El Salvador, Digestyc, San Salvador.
Ministerio de Economía.
- ◆ Base Ecológica de la Violencia en El Salvador. Una Propuesta de
Restauración Ambiental.
Quezada José Rutilio
- ◆ Embozo de Historia Universal.
Brow, Juan.
- ◆ Enciclopedia Científica Atomos Energía y Maquinas.
Mc Cormick Jack. C.I. John W,Clute, S.A. Publicaciones XCI

México 1965.

- ◆ Manual de Capacitación Técnica para el Grupo de Despachadores y Controladores del Servicio Urbano, Dirección General de Transporte Terrestre, San Salvador, 1982
- ◆ Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales
Manuel Ossorio. 24ª. Edición. Editorial Heliasta SRL. Buenos Aires. 1997
- ◆ Diccionario Ilustrado Océano Uno
Edición 1990. M.M. Océano Grupo Editorial S.A. España
- ◆ Diccionario Ilustrado Enciclopédico.
Editorial Larousse. 3ª. Edición 1990
- ◆ Nuevo Diccionario Manual Ilustrado Larousse
Ediciones Larousse S.A. de C. V. Segunda Edición Año 1986.
- ◆ Diario de Hoy Centuria.
1900 – 1930
- ◆ La Prensa Gráfica
1º de noviembre de 2001
- ◆ La Prensa Gráfica
9 de febrero de 2002
- ◆ La Prensa Gráfica
10 de noviembre de 2002
- ◆ Documento Elaborado Por FUSADES
Contaminación del Aire Metropolitano de San Salvador con Dióxido de Nitrógeno Ozono, Material Particulado (P. M 10) y Plomo. Noviembre 1996
- ◆ Proyecto Revisión Técnica Vehicular y Control de Gases
Ministerio de Medio ambiente y Recursos Naturales.

5. LEYES

- ◆ Constitución de la República de El Salvador.
- ◆ Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono.
- ◆ Convenio Centroamericano para la Protección del Medio Ambiente.
- ◆ Protocolo de Montreal Relativo a las Sustancias Agotadas de la Capa de Ozono.
- ◆ Alianza para El Desarrollo Sostenible en Centroamérica.
- ◆ Declaración de Río Sobre Medio Ambiente y Desarrollo.
- ◆ Código de Salud.
- ◆ Código Municipal.
- ◆ Código de Trabajo.
- ◆ Código Penal.
- ◆ Ley Orgánica de la Policía Nacional Civil.
- ◆ Ley Reguladora del Deposito, Transporte y Distribución de Productos de Petróleo.
- ◆ Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- ◆ Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito.
- ◆ Ley de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos.
- ◆ Ley del Medio Ambiente.
- ◆ Ley del Fondo de Conservación Vial. (FOVIAL)
- ◆ Reglamento General de Transporte Terrestre.
- ◆ Reglamento de Tutela de la Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos.
- ◆ Reglamento de la Ley de Medio Ambiente.
- ◆ Reglamento Especial de Normas Técnicas de Calidad Ambiental.
- ◆ Nuevo Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.
- ◆ Ordenanza Contravencional del Municipio de San Salvador.

- ◆ Ordenanza Reguladora de la Contaminación Ambiental por la Emisión de Ruidos en Municipio de San Salvador.
- ◆ Decreto Legislativo Nº253 de fecha 11 de enero de 2001 D. Oficial: 23 Tomo 650 con el que no se permite la Introducción al país de Vehículos Accidentados con Evidente Deterioro Físico o Mecánico hasta que Operen los Talleres Autorizados, Encargados de Efectuar las Revisiones Mecánicas
- ◆ Acuerdo Nº 880 de fecha 21 de noviembre de 2001 D. Oficial:223 Tomo 353 Referente a la Eliminación del Subsidio del Diesel Destinado al Transporte Público de Pasajeros por Medio de Autobuses.

ANEXOS

ANEXO No. 1

EFECTOS DE LOS PRINCIPALES CONTAMINANTES AUTOMOTRICES SOBRE LA SALUD.

Contaminante	Origen	Efectos Sobre la Salud
CO Monóxido de Carbono	Producido por combustión incompleta	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Disminuye absorción del oxígeno por células rojas; ✓ Afecta la percepción y la capacidad de pensar; ✓ Disminuye los reflejos y puede causar inconsciencia; ✓ Afecta el crecimiento fetal en las mujeres embarazadas; y ✓ Fomenta enfermedades de personas con problemas respiratorios y circulatorios.
HC (Hidrocarburos)	Resultante de combustión incompleta o evaporación	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Irritación de ojos; ✓ Cansancio y tendencia a toser; ✓ Puede tener efecto carcinógeno o mutativo; y ✓ HC de motores diesel pueden causar enfermedades pulmonares.
Pb (plomo)	Aditivo para aumentar el octanaje en la gasolina	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Afecta a los sistemas circulatorios, reproductivos, los riñones y los nervios; ✓ Reduce la habilidad de aprendizaje de los niños y puede provocar hiperactividad, y ✓ Puede causar daños neurológicos.
Partículas (Hollín)	Producidas por deficiencia de oxígeno	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Puede iniciar enfermedades respiratorias ✓ Provoca cáncer e los pulmones
Nox (óxidos de nitrógeno)	Producidas por altas temperaturas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Irrita ojos, nariz y garganta. ✓ Causa dolores de cabeza.
SO2 (Dióxido de azufre)	Por el contenido de azufre en el diesel.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Irrita las membranas del sistema nervioso, ✓ Causa inflamación en la Garganta.

FUENTE: Proyecto Revisión técnica Vehicular y Control de Emisión de Gases.
Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

ANEXO No. 2

NIVELES DE CONTAMINANTES ASOCIADOS A LA FUENTES MOVILES, SEGÚN PROMEDIOS ANUALES PERMISIBLES POR LA EPA Y OMS.

Contaminantes	1997	1998	1999	2000	2001	Valor guía
Ozono	43.8 ug/m3	49.0 ug/m3	56.51 ug/m3	25.0 ug/m3	28.9 ug/m3	60 ug/m3 (OMS)
NO2	53.9 ug/m3	62.3 ug/m3	39.5 ug/m3	45.0 ug/m3	50.0 ug/m3	40 ug/m3 (OMS)
TSP	53.9 ug/m3	278 ug/m3	90 ug/m3	100.0 ug/m3	100.5 ug/m3	75 ug/m3 (EPA)
PM10	332 ug/m3	52 ug/m3	56.53 ug/m3	50.0 ug/m3	55.0 ug/m3	50 ug/m3 (EPA)
Plomo	0.04 ug/m3	0.01 ug/m3	-----	0.02 ug/m3	-----	0.5 ug/m3 (OMS)

FUENTE: Proyecto Aire Puro. Calidad del Aire en Centroamérica. 1997-2001

ANEXO No. 3
CAPACITACIONES REALIZADAS POR LA DIVISI3N DE EDUCACI3N
VIAL, PNC 2003

TIPO DE CAPACITACION	LOGROS
CAPACITACION SOBRE SEGURIDAD PEATONAL A PERSONAL DE LA FUERZA ARMADA	❖ 581 CAPACITADOS
CAPACITACION SOBRE EDUCACION VIAL EN EL MARCO PLAN CAMINO SEGURO	❖ 500 DOCENTES ❖ 113 ASESORES PEDAGOGICOS
CAPACITACION SOBRE REGLAMENTO DE TRANSITO Y MANEJO A LA DEFENSIVA	❖ 25 CAPACITADOS FUNSAL-PRODESE ❖ 82 MIEMBROS DEL BATALLON DE TRANSPORTE DE LA FUERZA ARMADA ❖ 06 CAPACITADOS DE CALFA
CAPACITACION SOBRE LA LEY Y REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL	❖ 17 MOTORISTAS RUTA 101D ❖ 80 MOTORISTAS DE RUTA 125 DE CHALATENANGO ❖ 150 MOTORISTAS RUTA 29 ❖ 76 MOTORISTAS RUTA 218 DE SANTA ANA ❖ 52 MOTORISTAS DE TRANSPORTE ESCOLAR
CAPACITACION DE EDUCACION VIAL	❖ 24,350 ALUMNOS EN 56 CENTROS ESCOLARES
EDUCACION VIAL EN ESCUELA PARA PADRES	❖ 324 PADRES DE FAMILIA
CAPACITACION PARA GUIAS ESCOLARES	❖ 109 ALUMNOS DE DIFERENTES CENTROS EDUCATIVOS

FUENTE: DIVISION DE EDUCACION VIAL, PNC. JULIO DE 2003.

ANEXO No. 4
IMPUESTOS ESTABLECIDOS POR LA ALCALDÍA DE ACAJUTLA QUE
GRAVAN EL PETROLEO

VALOR (¢)	EXPLICACION
100	Por tanque de petróleo y derivados con capacidad hasta de 10,000 galones
100	Por tanque de Petróleo o derivados con capacidad de más de 10,000 galones.
3	Por cada mil galones o fracción en exceso de 10,000 galones
100	Por tanque de gasohol o grasas combustibles y otros productos con capacidad de hasta 10,000 galones.
100	Por tanque de gasohol o grasas combustibles y otros productos con capacidad de más de 10,000 galones.
0.50	Por cada mil galones o fracción en exceso de 10,000 galones
	IMPUESTOS DE PRODUCCIÓN
0.10	Por cada 100 galones de gasolina, butano, propano y turbo fuel.
0.06	Por cada 100 galones de diesel
0.05	Por cada 100 galones de gas o kerosene
0.02	Por cada 100 galones de asfaltos

FUENTE: Ministerio de Economía. Dirección de Hidrocarburos y Minas.

ANEXO No. 5

PRECIO PROMEDIO A CONSUMIDOR DE GASOLINA Y DIESEL EN ESTACIONES DE SERVICIO

PRODUCTOS	FECHA DE SONDEO													
	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO		JULIO	
	3	31	7	28	7	21	4	25	2	30	6	27	4	25
Gas.Esp.97 Octs.	1.7	1.8	1.7	1.7	1.7	1.9	1.9	2.0	2.0	1.9	1.9	1.9	1.9	2.0
Gas.Esp.95 Octs.	0	2	3	2	7	0	7	0	0	8	6	6	7	3
Gas.Reg.90 Octs.	1.6	1.8	1.7	1.7	1.7	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	2.0
Diesel	9	1	2	2	4	2	5	8	8	6	4	4	5	0

PRODUCTOS	FECHA DE SONDEO									
	AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE	
	8	29	5	26	3	31	7	28	5	19
Gas.Esp.97 Octs.	2.01	2.00	2.01	2.10	2.06	2.08	2.06	1.94	1.93	1.98
Gas.Esp.95 Octs.	1.99	1.99	2.00	2.11	2.05	2.06	2.05	1.91	1.90	1.91
Gas.Reg.90 Octs.	1.85	1.85	1.86	1.97	1.91	1.92	1.91	1.76	1.75	1.79
Diesel	1.49	1.49	1.51	1.62	1.59	1.56	1.59	1.50	1.52	1.52

FUENTE: Ministerio de Economía.

ANEXO 6

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURIDICAS**

ENTREVISTA A FUNCIONARIOS GUBERNAMENTALES Y ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES (ONGS)

1. ¿Considera que las leyes, reglamentos y ordenanzas vigentes relacionadas al transporte terrestre en su conformación se adecuan a nuestra realidad?

2. ¿Cree usted que la toma de decisiones para la creación o modificación por parte de las autoridades gubernamentales obedece a intereses políticos?

3. ¿Conoce usted que incidencia tiene el aspecto económico en la toma de decisiones para mejorar el sector transporte?

4. ¿Conoce si existen factores que impidan la aplicación de la normativa concerniente al transporte público y a sus consecuencias ambientales?

5. ¿Considera que el problema de contaminación obedece al incumplimiento de la normativa por parte de los empresarios del sector transporte?

6. ¿Cree usted que los empresarios han sido adecuadamente orientados sobre la normativa concerniente a evitar la contaminación del medio ambiente?

7. ¿En qué medida contribuye su institución para ayudar a los empresarios del transporte público a disminuir las emisiones de contaminantes de sus unidades de transporte?

8. ¿En su calidad de funcionario gubernamental que hace para que los transportistas cumplan con la normativa existente, para evitar la contaminación del Centro Histórico?

9. ¿Las instituciones que controlan el cumplimiento de la normativa jurídica del transporte terrestre y medio ambiente lo hacen adecuadamente?

10. ¿Considera que las sanciones que se aplican ante el incumplimiento de la normativa contribuye a mejorar la calidad del servicio de transporte y al medio ambiente?

11. ¿De conformidad a la ley considera usted que las instituciones cuentan con todas las herramientas y organismos necesarios para la aplicación de la normativa del transporte público?

12. ¿A su criterio considera usted que existe una adecuada coordinación entre las diferentes instituciones involucradas con el sector transporte a fin de hacer cumplir la normativa?

13. ¿Mencione qué sanciones conoce para contrarrestar la contaminación ambiental y si se aplican?

14. ¿Cuentan ustedes con planes para contribuir a reducir los efectos que ocasiona a la salud de la población el humo, ruido y gases tóxicos?

15. ¿Conoce el daño que ocasiona a la salud de la población la emisión de ruido, humo y gases tóxicos que producen las unidades del transporte colectivo?

16. ¿Están Evaluando los resultados obtenidos por los monitoreos y datos estadísticos que muestran los niveles de contaminación, para la toma de decisiones a fin de evitar daños a la salud de la población?

17. ¿Qué medidas se impulsan para corregir las enfermedades producidas por las emisiones de contaminantes?

18. ¿Cómo se coordina con las diferentes instituciones para procurar que las unidades de transporte colectivo no contaminen y evitar el daño a la salud de la población?

19. ¿considera usted que se debe divulgar periódicamente información sobre la calidad del aire que respiramos, con el propósito de concientizar a los empresarios del transporte público la necesidad de mantenerlo puro?

20. ¿Cree necesario fomentar la capacitación y concientización ambiental en los propietarios y conductores del sector transporte?

21.¿Proporciona su institución a los empresarios del transporte público asesoría en cuanto a: la renovación paulatina de la flota vehicular, la planificación urbana asociada al transporte, la ejecución efectiva de programas de mantenimiento e inspección y sobre el control obligatorio de los vehículos para que se pueda desarrollar sosteniblemente?

22.¿Qué tipo de orientación brinda su institución a los empresarios del transporte para que estos se organicen como empresa?

23.¿Según su opinión ha sido acertada la divulgación realizada sobre los beneficios del nuevo sistema de transporte público impulsado por el gobierno a los empresarios del transporte colectivo?

24.¿Considera que es necesario tomar en cuenta a todos los sectores involucrados para la toma de decisiones para el reordenamiento del Centro Histórico de San Salvador?

25.¿Cree que el reordenamiento del Centro Histórico a permitido mejorar la circulación de los vehículos y dar un uso adecuado a las aceras, parques y plazas?

26. ¿Cree usted que existió coordinación entre la alcaldía Municipal de San Salvador y el Viceministerio de Transporte para implementar el reordenamiento vehicular y si se están cumpliendo las expectativas que se plantearon ambas instituciones?

27. ¿Con qué recursos cuenta el Gobierno para implementar el nuevo sistema de transporte colectivo de pasajeros y hacer cumplir la normativa?

28. ¿Qué recursos orienta para proporcionar incentivos a los empresarios del transporte público para que conserven en buen estado sus unidades a fin de que éstas no contaminen el medio ambiente?

29. ¿Cuenta con tecnología apropiada para el monitoreo de la calidad del aire en nuestro país?

30. ¿Conoce usted si se han realizado gestiones con otros países para mejorar la flota vehicular del transporte público?

ANEXO 7

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURIDICAS.**

ENTREVISTA A EMPRESARIOS DEL SECTOR TRANSPORTE

1. ¿Considera que las instituciones responsables de controlar el sector transporte son ineficientes?

2. ¿Considera que los intereses políticos, económicos coyunturales de las autoridades gubernamentales influyen para que la normativa que regula el transporte público se incumpla?

3. ¿En su calidad de empresario a participado con las autoridades gubernamentales para la creación de la normativa relacionada al transporte?

4. ¿Cómo esta organizada su empresa para hacer cumplir efectivamente el servicio del transporte y sin que afecte el medio ambiente?

5. De las leyes sobre transporte público que usted conoce ¿Cuáles Artículos considera que se incumplen?

6. ¿Mencione las causas que usted considera generan el incumplimiento de la aplicación de la normativa que regula el transporte público?

7. ¿Qué hace usted ante el incumplimiento de dichas leyes?

8. ¿Cuál es su opinión en cuanto a la forma actual de hacer cumplir la normativa del transporte público por las instituciones del Estado?

9. ¿Considera que las sanciones que se le imponen al transporte público contribuyen a preservar el medio ambiente?

10. ¿Considera usted que las unidades de transporte público emiten contaminantes que ocasionan enfermedades a la población?

11. ¿Sabe usted la responsabilidad que le genera al producir daño a la salud de sus trabajadores y terceros?

12. ¿Goza su personal de algún beneficio para protegerlo de enfermedades provocadas por las unidades de transporte público?

13. ¿Tiene programas de autorregulación de sus actividades para que no contamine el medio ambiente?

14. ¿Alguna vez ha recibido capacitación por parte del gobierno en materia de gestión empresarial?

15. ¿Considera que la contaminación ambiental en el Centro de San Salvador se ha reducido con el reordenamiento vehicular?

16. ¿Qué opinión le merece la ampliación de la vida útil de las unidades de transporte que se encuentran en circulación?

17. ¿Qué opinión tiene sobre el contrato de concesión exigido por el Viceministerio de Transporte?

18. ¿En qué medida considera usted que el seguro a terceros beneficia a la población y al sector transporte?

19. ¿Qué incidencia tiene la creación del anillo periférico en el desarrollo de las empresas del transporte?

20. ¿Qué opinión le merece el reordenamiento del centro de San Salvador?

21. ¿Considera que ha sido acertado el reordenamiento del Centro Histórico?

22. ¿Considera que el Sector transporte debió ser consultado antes de ser reordenado el Centro Histórico?

23. ¿Qué razones cree que el Gobierno tiene para destinar pocos recursos presupuestarios a las instituciones que controlan el sector transporte?

24. ¿Existen facilidades de parte del Gobierno para poder cambiar las unidades de transporte a fin de brindar un mejor servicio?

25. ¿Recibe incentivos de parte del Estado para desarrollar su sector?

26. ¿Considera usted que las instituciones encargadas del sector transporte han realizado gestiones con otros países a fin de solicitar préstamos para el mejoramiento de la flota de autobuses y microbuses de nuestro país?
