

**UNIVERSIDAD MAYOR REAL Y PONTIFICIA DE SAN
FRANCISCO XAVIER DE CHUQUISACA**

VICERECTORADO

CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN



**LOGISTICA PARA LA IMPORTACION DE VEHICULOS PARA PERSONAS CON
CAPACIDADES DIFERENTES A BOLIVIA**

**TRABAJO EN OPCION A DIPLOMADO EN LOGISTICA INTERNACIONAL Y
GESTION ADUANERA
VERSION II**

ROSADO FLORES ADELA

SUCRE – BOLIVIA

2024

CESIÓN DE DERECHOS

Al presentar este trabajo, como uno de los requisitos previos para la obtención del Diploma en Logística Internacional y Gestión Aduanera de la Universidad Mayor, Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca, autorizo al Centro de Estudios de Posgrado e Investigación o a la Biblioteca de la Universidad, para que se haga de este Trabajo un documento disponible para su lectura, según normas de la Universidad.

También cedo a la Universidad Mayor, Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca, los derechos de publicación de este Trabajo o parte de él, manteniendo mis derechos de autor hasta un periodo de 30 meses posterior a su aprobación.

Rosado Flores Adela

Sucre, 12 de agosto de 2024

DEDICATORIA

A mi familia y esposo Ronald por, su entrega y su constante apoyo, enseñándome cada día a superarme, por darme la fuerza necesaria para seguir adelante.

A todos los docentes, por transmitirme sus conocimientos y experiencias con entusiasmo y valentía, para que animados, forjen bienestar para nuestra amada Bolivia.

AGRADECIMIENTOS

Dios, por el regalo de la vida.

A mi familia en especial a mi esposo,
Ronald por su amor y apoyo
constante.

A los docentes, por su confianza y
comprensión.

A mi tutor por su guía en el trabajo
de investigación.

INDICE

CESION DE DERECHOS	i
DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO	iii
INDICE	iv
INDICE DE ILUSTRACIONES	ix
RESUMEN.....	xi
CAPITULO I.....	1
INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. Antecedentes.....	1
1.2. Justificación	2
1.3. Metodología.....	3
1.3.1. TipodeInvestigación	3
1.3.1.1.Descriptivo.....	3
1.3.2.Enfoque de la Investigación	3
1.3.3.Métodos	3
1.3.3.1.Métodos teóricos de la investigación	3
▪ Método de Análisis Documental	3
▪ Método inductivo y deductivo	4
▪ Método de análisis y síntesis.....	4
▪ Método estadístico	4
1.3.3.2. Técnicas e instrumentos de investigación.....	5
▪ Revisión documental	5
▪ Entrevista.....	5
1.4. Objetivos	6
1.4.1. Objetivo General	6

1.4.2. Objetivo Específicos	6
CAPITULO II.....	7
DESARROLLO.....	7
2.1. Marco Teórico	7
2.1.1. Marco Conceptual	7
2.1.1.1. Comercio internacional	7
2.1.1.2. Comercio exterior.....	7
2.1.1.3. Importación	7
2.1.1.4. Logística.....	8
2.1.1.5. Proceso logístico	8
2.1.1.6. Aduana	8
2.1.1.7. Vehículo	8
2.1.1.8. Vehículo especial para personas con capacidades diferentes.....	8
2.1.1.9. Personas con capacidades diferentes.....	9
2.1.2. Marco Contextual.....	10
2.1.2.1. Contexto Demográfico	10
2.1.3. En Bolivia, la población está compuesta por diversos grupos étnicos.....	11
2.1.4. Geografía Boliviana	11
2.1.5. Demografía Boliviana.....	12
2.1.6. Origen Étnico y Lenguas	12
2.1.7. Principales Ciudades	13
2.1.8. Clima en Bolivia.....	13
2.1.9.1. Estadísticas y Análisis	14
2.1.10. Cuanto Importa Bolivia de Vehículos para personas con capacidades diferentes ...	15
2.1.11. Accesibilidad al transporte en Bolivia.....	16
2.1.11.1. Transporte Público.....	16
2.1.12. Transporte Privado.....	17
2.1.13. Barreras Actitudinales	18
2.2. Información y datos obtenidos.....	18

2.2.2. Marco Legal Regulatorio Vigente en Bolivia Relacionado con la Importación de Vehículos para Personas con Capacidades Diferentes.....	20
2.2.2.1.Ley N° 1100 de 20 de marzo de 2010 (Ley General de Personas con Discapacidad).....	20
2.2.2.2. Ley N° 223: Ley General para Personas con Discapacidad (2012)	21
2.2.2.3. Decreto Supremo N° 28168 (2005)	21
2.2.2.4. Ley N° 348: Ley Integral para Garantizar a las Mujeres una Vida Libre de Violencia (2013).	21
2.2.2.5. Normativa Aduanera	21
2.2.2.5.1.Decreto Supremo N° 29854 de 14 de abril de 2010.....	21
2.2.2.6. Jurisprudencia	22
2.2.2.6.1.Sentencia N° 000001/2023 de la Sala Constitucional Segunda del Tribunal Supremo de Justicia	22
2.2.3.Modelo logístico y Estrategias para la optimización de los procedimientos aduaneros y la reducción de costos asociados a la importación de vehículos para Bolivia.....	22
2.2.3.1. Planificación de la Cadena de Suministro	22
2.2.3.1.1.Selección de Proveedores.....	23
2.2.3.1.2.Gestión de Inventarios	23
2.2.3.1.3.Coordinación con Agentes de Transporte	24
2.2.3.2. Gestión de Aduanas.....	25
2.2.3.2.1.Cumplimiento de Normativas Aduaneras	25
2.2.3.2.2.Preparación de Documentación.....	25
2.2.3.2.3.Colaboración con Agentes Aduaneros	28
2.2.3.3. Logística Interna.....	28
2.2.3.3.1.Manejo y Almacenamiento.....	28
2.2.3.3.2.Preparación para Distribución	29
2.2.3.4. Distribución Final	29
2.2.3.4.1.Coordinación de Entregas	29
2.2.3.4.2.Servicio al Cliente	30
2.2.3.5. Evaluación y Mejora Continua	30
2.2.3.5.1.Evaluación del Desempeño Logístico	30

2.2.3.5.2. Implementación de mejoras.....	31
2.2.4.1. Estrategia 1. Simplificación y Automatización de Procesos Aduaneros.....	33
2.2.4.1.1. Implementación de Sistemas Electrónicos.....	33
2.2.4.1.2. Automatización del Despacho Aduanero.....	33
2.2.4.2. Estrategia 2. Optimización de la Gestión de Inventarios.....	34
2.2.4.2.1. Estrategias de Almacenamiento.....	34
2.2.4.2.2. Técnicas de Inventario.....	34
2.2.4.3. Estrategia 3. Colaboración y Comunicación Efectiva.....	34
2.2.4.3.1. Relaciones con Proveedores y Transportistas.....	34
2.2.4.3.2. Capacitación y Desarrollo.....	35
2.2.4.4. Estrategia 4. Implementación de Tecnologías Avanzadas.....	35
2.2.4.4.1. Sistemas de Gestión de la Cadena de Suministro (SCM).....	35
2.2.4.4.2. Blockchain y Trazabilidad.....	35
2.2.4.5. Estrategia 5. Evaluación y Mejora Continua.....	36
2.2.4.5.1. Indicadores de Desempeño.....	36
2.2.4.5.2. Auditorías y Retroalimentación.....	36
2.3. Análisis y discusión.....	38
2.3.3. Marco Legal Regulatorio.....	38
2.3.4. Análisis de las Normas.....	39
2.3.5. Discusión.....	39
2.3.6. Modelo Logístico Adecuado.....	40
2.3.7. Análisis.....	40
2.3.8. Discusión.....	40
2.3.9. Estrategias para la optimización de procedimientos aduaneros y deducción de costos	41
2.3.10. Análisis.....	41
2.3.11. Discusión.....	41

CAPITULO III	43
CONCLUSIONES.....	43
BIBLIOGRAFÍA.....	44

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 : Ubicación Geográfica de Bolivia	20
--	----

INDICE DE IMÁGENES

Imagen 1: Vehículo para transportar a personas en silla de ruedas.....	25
Imagen 2: Vehículo para trasportar a personas en silla de ruedas adaptado	26
Imagen 3: Transporte público para silla de ruedas	27
Imagen 4: Transporte privado para silla de ruedas	27
Imagen 5: Transporte público que generan discriminación	28

INDICE DE ESQUEMAS

Esquema 1: Modelo Logístico Propuesto	42
Esquema 2: Estrategias Propuesto	47

RESUMEN

El transporte es esencial para el desarrollo económico y social, pero Bolivia enfrenta importantes desafíos, especialmente en la movilidad de personas con capacidades diferentes. A pesar de contar con leyes como la Ley N° 223 de Personas con capacidades diferentes, la implementación es deficiente, lo que subraya la necesidad de importar vehículos. Una logística eficiente para la importación de estos vehículos es fundamental para mejorar la calidad de vida, fomentar la integración social y laboral, y contribuir al desarrollo económico del país.

La investigación propuesta adopta un enfoque descriptivo y mixto, empleando métodos cualitativos y cuantitativos para analizar el marco legal y diseñar un modelo logístico. Se utilizarán técnicas como el análisis documental y entrevistas para entender las necesidades de las personas con capacidades diferentes en Bolivia. El estudio busca desarrollar una logística que cumpla con la normativa vigente y optimice costos, con el objetivo de mejorar la integración y la calidad de vida de las personas con capacidades diferentes.

Bolivia, con una población diversa y una geografía complicada, enfrenta desafíos significativos en términos de accesibilidad. Aunque existen políticas como la Resolución Ministerial 041/2016 que facilitan la importación de vehículos adaptados, la infraestructura de transporte sigue siendo inadecuada, y las barreras actitudinales persisten.

El marco legal incluye leyes que otorgan beneficios arancelarios y exenciones tributarias, pero la implementación es imperfecta. Se propone un modelo logístico integral que abarca desde la planificación de la cadena de suministro hasta la distribución final, con estrategias para optimizar los procedimientos aduaneros, gestionar inventarios y fomentar la colaboración. Este enfoque busca reducir costos y mejorar el acceso a vehículos adaptados.

El análisis muestra que, aunque las leyes son bien intencionadas, enfrentan vacíos y desafíos en su aplicación. Un modelo logístico adecuado, junto con la adaptación local, inversión en tecnología y colaboración entre actores, es clave para mejorar la eficiencia en la importación y garantizar la accesibilidad de personas con capacidades diferentes en Bolivia.

CAPITULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. Antecedentes

El transporte ha desempeñado un papel fundamental en el progreso de las sociedades, facilitando la movilidad de personas y bienes, y promoviendo el desarrollo económico y social. No obstante, en muchas ciudades, incluido Sucre, Bolivia, el tráfico desordenado y la falta de infraestructura adecuada presentan desafíos significativos, especialmente para las personas con capacidades diferentes. Estas personas enfrentan barreras que dificultan su movilidad autónoma y su acceso a oportunidades básicas.

En Bolivia, la situación del transporte público es particularmente problemática. Las calles congestionadas y la carencia de paradas designadas adecuadamente para la subida y bajada de pasajeros hacen que el sistema de transporte sea ineficiente y, en muchos casos, inseguro. Para las personas con capacidades diferentes, estas deficiencias se traducen en obstáculos diarios que limitan su participación plena en la vida social y económica de la ciudad.

El marco legal en Bolivia, representado por la Ley N° 223 de Personas con capacidades y el Decreto Supremo N° 24807, establece claramente la necesidad de eliminar barreras físicas y mejorar la accesibilidad en todos los ámbitos, incluido el transporte. Estas normativas también promueven la cooperación con empresas de transporte para asegurar que las personas con capacidades diferentes puedan moverse libremente y con dignidad. A pesar de estos avances legislativos, la implementación efectiva de estas leyes aún es insuficiente, y el transporte público actual en Bolivia no está diseñado para atender adecuadamente a esta población.

Las deficiencias en el transporte público, junto con la falta de vehículos, destacan la necesidad urgente de desarrollar soluciones específicas. Este contexto justifica plenamente la realización de un estudio de factibilidad para la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes en Bolivia.

A través de la logística, se buscará identificar y superar las barreras legales, técnicas y financieras para establecer una empresa que pueda ofrecer un servicio de transporte seguro, accesible y de alta calidad. La implementación de este servicio especializado no solo mejorará significativamente la movilidad de las personas con capacidades diferentes, sino que también contribuirá al desarrollo socioeconómico del país.

1.2. Justificación

La implementación de una logística eficiente y efectiva para la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes en Bolivia es una necesidad imperativa que responde a múltiples factores críticos que afectan tanto a esta población como al desarrollo del país en su conjunto. Esta iniciativa no solo mejorará la calidad de vida de las personas con capacidades diferentes, sino que también contribuirá al crecimiento económico y la inclusión social de Bolivia.

- **Relevancia Académica:**

El estudio de la logística para la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes en Bolivia es una oportunidad para avanzar en diversas disciplinas como la gestión logística, la economía del transporte, las políticas públicas y la ingeniería automotriz adaptativa.

- **Relevancia Práctica:**

Establecer una logística eficiente para la importación de vehículos en Bolivia mejora la movilidad, independencia y calidad de vida de las personas con capacidades diferentes. Facilita su integración laboral y social, contribuyendo al bienestar y productividad del país. Además, una logística optimizada reduce costos y tiempos de entrega, fomenta la competitividad e innovación en el mercado, y mejora la infraestructura relacionada.

- **Actualidad:**

Implementar una logística eficiente para la importación de vehículos, es crucial en el contexto actual, marcado por un enfoque global en la inclusión y los derechos de las personas con

capacidades diferentes, Bolivia puede alinearse con las mejores prácticas internacionales.

1.3. Metodología

1.3.1. Tipo de Investigación

1.3.1.1. Descriptivo.

La "descriptiva" es una metodología o enfoque que se dedica a la descripción detallada y sistemática de los atributos, comportamientos, condiciones o circunstancias de un fenómeno, objeto o grupo de estudio. Este enfoque se utiliza para proporcionar una representación fiel y exacta de la realidad tal como se observa, sin intentar modificarla o influir en ella. (Smith, 2020)

1.3.2. Enfoque de la Investigación

- **Cuantitativo:** Se aplicó para analizar datos relacionados con costos, tiempos de importación y estadísticas de demanda. En este enfoque, se utilizaron técnicas estadísticas para evaluar la eficiencia de los procesos de importación y detectar áreas para la reducción de costos. (Smith, 2020)
- **Cualitativo:** Se empleó para entender las necesidades y experiencias de las personas con capacidades diferentes. (Smith, 2020)

1.3.3. Métodos

1.3.3.1. Métodos teóricos de la investigación

- **Método de Análisis Documental**

Este método posibilitó la revisión exhaustiva de textos y documentos relevantes para la temática, incluyendo leyes y normativas nacionales e internacionales sobre importación y accesibilidad, estudios sobre logística y transporte, y literatura sobre las necesidades de las personas con capacidades diferentes. La información obtenida sirvió para elaborar el marco teórico de la investigación.

- **Método inductivo y deductivo**

El método inductivo es un enfoque de investigación que se baso en la observación y el análisis de hechos específicos para llegar a conclusiones generales. A través de la recopilación de datos empíricos y su análisis, este método busca identificar patrones, regularidades y relaciones que permitan formular teorías o leyes generales. El método deductivo es un enfoque de investigación que parte de teorías o premisas generales y aplica estas para llegar a conclusiones específicas. Este método comienza con una teoría establecida. (Smith, 2020)

El método inductivo permitió comprender la realidad actual de la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes en Bolivia, mientras que el método deductivo permitió analizar este fenómeno desde una perspectiva teórica y normativa, con el objetivo de formular propuestas de mejora.

- **Método de análisis y síntesis**

Este método se utilizó a lo largo de toda la investigación, especialmente en la fase de propuesta. Se realizo un análisis detallado de los pasos involucrados en la logística de importación, sintetizando la información para proponer soluciones prácticas y eficaces. Esto incluyo la evaluación de los procedimientos aduaneros, la adaptación de vehículos y los requisitos legales.

Se utilizó para desglosar detalladamente los componentes del proceso de importación de vehículos, evaluando aspectos como los procedimientos aduaneros, y los requisitos legales. Luego, se sintetizó esta información para desarrollar propuestas y recomendaciones prácticas que mejoran la eficiencia y efectividad del proceso.

- **Método estadístico**

El método estadístico es un enfoque científico que utiliza técnicas matemáticas y herramientas de análisis para recopilar, organizar, describir, interpretar y presentar datos cuantitativos. En el contexto del documento, el método estadístico se emplea para analizar la información y los datos obtenidos sobre la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes en

Bolivia, permitiendo así una comprensión más profunda y precisa de la situación actual y sus implicaciones.

El método estadístico proporcionó una base sólida para analizar la situación actual de la importación de vehículos en el contexto del documento, el método estadístico se emplea para analizar la información y los datos obtenidos sobre la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes.

1.3.3.2. Técnicas e instrumentos de investigación

- **Revisión documental**

La revisión documental es un método de investigación que consistió en recopilar, analizar y evaluar información existente en documentos escritos, ya sean físicos o digitales. Este proceso permite obtener datos relevantes y sustentar investigaciones o proyectos con base en estudios previos, informes, leyes, artículos académicos, y otros tipos de documentos oficiales o no oficiales.

La revisión documental ha proporcionado una base sólida de información para desarrollar y sustentar tu monografía, permitiéndote identificar problemas, proponer soluciones y diseñar un modelo logístico adecuado para la importación de vehículos adaptados en Bolivia.

- **Entrevista**

Este instrumento permitió, captar y obtener información de manera directa, pertinente de la necesidad de las personas con capacidades diferentes que se encuentran en Bolivia, a través de entrevistas.

La técnica de entrevista en la monografía ha sido crucial para obtener una comprensión profunda y directa de las necesidades de las personas con capacidades diferentes en Bolivia. Esto ha permitido complementar la información documental.

1.4.Objetivos

1.4.1. Objetivo General

Diseñar un modelo logístico adecuado para la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes.

1.4.2. Objetivo Específicos

- Establecer la base teórica que brinde el sustento al presente trabajo.
- Analizar el marco legal y regulatorio vigente en Bolivia relacionado con la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes.
- Identificar un modelo logístico y estrategias para la optimización de los procedimientos aduaneros y la reducción de costos asociados a la importación de vehículos.

CAPITULO II

DESARROLLO

2.1. Marco Teórico

2.1.1. Marco Conceptual

2.1.1.1.Comercio internacional

El comercio internacional es el intercambio de bienes, servicios y capitales entre países o regiones económicas. Este proceso no solo implica transacciones comerciales, sino que también facilita la integración económica global y el desarrollo de mercados internacionales. Las normativas internacionales, como los acuerdos comerciales y las organizaciones multilaterales como la OMC, juegan un papel crucial en la regulación y facilitación del comercio internacional. (Hill, 2020).

2.1.1.2.Comercio exterior

El comercio exterior se centra en las actividades comerciales de un país con otros países, abarcando tanto la exportación como la importación de bienes y servicios. Es esencial para la economía nacional, ya que facilita la entrada de productos extranjeros demandados por el mercado local y promueve la competitividad global de las industrias nacionales. (Carbaugh, 2019).

2.1.1.3.Importación

La importación es el proceso mediante el cual se introducen bienes y servicios de un país extranjero al propio. Este proceso no solo implica la compra de productos en el mercado internacional, sino también el cumplimiento de normativas aduaneras, arancelarias y comerciales específicas del país importador. (Wang, 2020).

2.1.1.4.Logística

La logística comprende la planificación, ejecución y control del flujo eficiente de bienes, servicios e información desde el punto de origen hasta el punto de consumo. Incluye actividades como la gestión de inventarios, transporte, almacenamiento y distribución, con el objetivo de optimizar los procesos y satisfacer las necesidades del cliente de manera efectiva. (Coyle, 2017).

2.1.1.5.Proceso logístico

El proceso logístico involucra una serie de actividades secuenciales que gestionan la cadena de suministro. Esto incluye la planificación estratégica de la logística, la implementación de operaciones de almacenamiento y transporte, y el control de todas las actividades para garantizar la eficiencia y la entrega oportuna de los productos. (Murphy, 2017).

2.1.1.6.Aduana

La aduana es la entidad gubernamental responsable de regular el ingreso y salida de bienes, servicios y personas a través de las fronteras nacionales. Aplica normativas aduaneras, arancelarias y de seguridad para asegurar el cumplimiento de las leyes y proteger los intereses económicos y sociales del país. (. Nemitz, 2018).

2.1.1.7.Vehículo

Un vehículo es un medio de transporte diseñado para el desplazamiento de personas o carga. Puede incluir una variedad de tipos como automóviles, camiones, y vehículos especiales adaptados para necesidades específicas. (Hussain, 2016).

2.1.1.8.Vehículo especial para personas con capacidades diferentes

Un vehículo especial para personas con capacidades diferentes es aquel diseñado o adaptado para ofrecer accesibilidad y comodidad a individuos con capacidades diferentes.

Estos vehículos pueden incluir modificaciones como rampas de acceso, sistemas de elevación y controles adaptados para mejorar la movilidad y la independencia de sus usuarios. (Organization., 2020).

2.1.1.9. Personas con capacidades diferentes

Una persona con capacidades diferentes es aquella que presenta una capacidad física, mental, intelectual o sensorial que puede limitar su participación en actividades cotidianas. La definición y clasificación de capacidades diferente pueden variar según los estándares internacionales y las políticas nacionales de salud y bienestar social. (Association, 2013).

Las personas con capacidades diferentes pueden incluir limitaciones en la movilidad, como en el caso de personas que utilizan sillas de ruedas o prótesis, o aquellas que tienen enfermedades crónicas que afectan su capacidad de movimiento. Las limitaciones sensoriales pueden incluir la pérdida de visión o audición, que puede requerir el uso de dispositivos de asistencia como audífonos o tecnología adaptativa para la lectura en braille. Por otro lado, las limitaciones intelectuales y mentales pueden abarcar desde dificultades de aprendizaje hasta condiciones como el autismo, el síndrome de Down, o trastornos de salud mental como la depresión o la esquizofrenia, los cuales pueden influir en la capacidad de una persona para procesar información, tomar decisiones o interactuar con los demás. (Association, 2013).

2.1.2. Marco Contextual

2.1.2.1.Contexto Demográfico

Ilustración N° 1 Ubicación Geográfica de Bolivia



Fuente: Elaboración propia.

Bolivia es un país situado en el corazón de América del Sur, conocido por ser un país andino debido a la presencia histórica, política y económica de sus ciudades situadas en las tierras altas del oeste. Sin embargo, es importante destacar que las regiones de las llanuras cálidas y la Amazonía ocupan casi el 60% de su territorio, mientras que las zonas andinas y subandinas apenas cubren el 28% y el 13%, respectivamente. Por lo tanto, Bolivia también es un país amazónico y cuenta con una extraordinaria diversidad de ecosistemas que concentran entre el 35% y el 45% de la diversidad biológica del planeta. A pesar de haber perdido parte de su

territorio en el pasado debido a guerras y conflictos limítrofes con países vecinos, Bolivia sigue siendo un país con una extensión territorial significativa. Actualmente, cuenta con una superficie de 1.098.581 kilómetros cuadrados y no tiene acceso a costa marítima.

En cuanto a la población, según los datos del Instituto Nacional de Estadística de Bolivia de 2021, el país cuenta con una población de 11.693.110 habitantes. El departamento más poblado sigue siendo Santa Cruz, con una población de 3.750.753 habitantes, seguido por La Paz, donde se encuentra la ciudad de La Paz, sede de gobierno, con 2.961.249 habitantes, y Cochabamba, con 1.937.142 habitantes.

2.1.3. En Bolivia, la población está compuesta por diversos grupos étnicos

Según los datos del Censo de Población y Vivienda de 2012, cerca del 41% de la población boliviana se autoidentificaba como indígena, lo que significa que pertenecen a alguno de los grupos étnicos originarios de este territorio. Además de la población indígena, la población afrodescendiente ascendía a 26.222 personas en ese momento y actualmente viven en diversas ciudades de Bolivia, tratando de recuperar sus costumbres y culturas ancestrales.

También existen otros grupos étnicos importantes en Bolivia, como los mestizos, que representan aproximadamente el 25% de la población, y los blancos, que son una minoría pero históricamente han tenido un gran poder político y económico en el país. Los criollos son otro grupo étnico importante en Bolivia, personas de ascendencia española nacidas en Bolivia y que también han tenido una gran influencia en la historia del país. (Vivienda, 2012).

2.1.4. Geografía Boliviana

Bolivia es el quinto país más grande de América Latina. Su geografía es muy diversa, con tres regiones principales: la cordillera de los Andes, el altiplano y la llanura amazónica.

La cordillera de los Andes atraviesa el país de norte a sur, dividiéndolo en dos regiones geográficas: el altiplano y la región de los valles y llanuras. El altiplano es una meseta de gran altitud que se extiende entre la cordillera occidental y la cordillera central de los Andes. Esta

región presenta una de las vistas más impresionantes del continente, incluyendo picos nevados, lagunas de colores y lagos de alta montaña.

El lago Titicaca, compartido con Perú, es uno de los principales atractivos turísticos de Bolivia. Con una superficie de 8.300 km², es el lago navegable más alto del mundo, a una altitud de 3.812 metros sobre el nivel del mar. El lago es hogar de diversas comunidades indígenas y es una ventana a la cultura ancestral de la región.

La región de los valles y llanuras se encuentra al este de los Andes y es una zona de tierras bajas y fértiles. Esta región es la más poblada de Bolivia y es el hogar de importantes ciudades como Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba y Tarija. Los valles y llanuras son conocidos por su producción de frutas, verduras, granos y vinos, y son un importante centro comercial y económico para el país.

La llanura amazónica cubre casi el 60% del territorio de Bolivia y es la región menos poblada del país. Esta región es hogar de una extraordinaria diversidad de ecosistemas que concentran entre el 35% y el 45% de la diversidad biológica del planeta. La región amazónica es rica en recursos naturales, incluyendo petróleo, gas natural, madera y productos agrícolas, y es el hogar de diversas comunidades indígenas que han habitado la región por miles de años.

2.1.5. Demografía Boliviana

Bolivia es un país ubicado en el centro de América del Sur, con una población de aproximadamente 11,7 millones de habitantes y una densidad de población de 10,9 habitantes por km².

2.1.6. Origen Étnico y Lenguas

La mayoría de la población boliviana es de origen amerindio, con una gran diversidad de grupos étnicos que incluyen aymaras, quechuas, guaraníes, chiquitanos, mojeños, entre otros. Además, también hay una importante población mestiza, que es resultado de la mezcla entre los colonizadores españoles y los pueblos originarios.

El idioma oficial de Bolivia es el español, aunque también se hablan otras lenguas indígenas como el quechua y el aymara, que son reconocidas como lenguas oficiales en sus respectivas regiones.

2.1.7. Principales Ciudades

La ciudad más poblada de Bolivia es Santa Cruz de la Sierra, con más de 2,5 millones de habitantes. Le siguen La Paz y El Alto, que forman parte de una misma área metropolitana y juntas suman una población de más de 2,7 millones de habitantes. Otras ciudades importantes son Cochabamba, Oruro, Potosí y Sucre, que es la capital constitucional del país.

Bolivia es un país multicultural y diverso, con una población que ha mantenido sus tradiciones y costumbres a lo largo de los años, convirtiéndolo en un lugar único para visitar y conocer.

2.1.8. Clima en Bolivia

Bolivia es un país con una geografía muy diversa, lo que se traduce en una variedad de climas que van desde el tropical en la llanura amazónica, hasta el frío y seco en el altiplano y el templado en los valles y llanuras.

La llanura amazónica: la región oriental de Bolivia se caracteriza por su clima tropical y húmedo, con temperaturas que oscilan entre los 25°C y los 30°C durante todo el año. La temporada de lluvias suele ir de diciembre a marzo, aunque puede variar dependiendo de la zona.

El altiplano: esta región se encuentra a una altitud de más de 3.500 metros sobre el nivel del mar, lo que da lugar a un clima frío y seco. Durante el día, las temperaturas pueden alcanzar los 20°C, pero por la noche pueden descender hasta los -10°C. La temporada de lluvias es de noviembre a marzo, aunque en general la región es seca y desértica.

Los valles y las llanuras: esta región se encuentra a una altitud intermedia, entre los 1.500 y los 3.000 metros sobre el nivel del mar, y tiene un clima templado. Las temperaturas varían entre los 15°C y los 25°C durante todo el año, aunque puede haber diferencias significativas entre las

diferentes zonas. La temporada de lluvias es de diciembre a marzo, pero en general no es muy intensa. (Vivienda, 2012).

2.1.9. La Población con capacidades diferentes en Bolivia

2.1.9.1. Estadísticas y Análisis

Según el Instituto Nacional de Estadística de Bolivia (INE), el Censo Nacional de Población y Vivienda 2012 reveló que aproximadamente el 6.5% de la población boliviana tiene algún tipo de capacidades diferentes. Esto representa a cerca de 650,000 personas en un país con una población de aproximadamente 10 millones de personas en ese año. Las capacidades diferentes reportadas abarcan diversas áreas, incluyendo limitaciones físicas, sensoriales, intelectuales y psicosociales. La distribución de las personas con limitaciones varía considerablemente entre las zonas urbanas y rurales, con una mayor prevalencia en las áreas rurales donde el acceso a servicios de salud y apoyo es más limitado.

El análisis de estos datos muestra que las personas con capacidades diferentes en Bolivia enfrentan múltiples desafíos, incluidos el acceso a la educación, empleo y servicios de salud adecuados. La infraestructura pública y privada a menudo no está adaptada para personas con movilidad reducida, y hay una falta de programas de inclusión social y laboral. A pesar de las políticas y leyes implementadas para mejorar la situación de las personas con limitaciones, como la Ley General de las Personas con Capacidades Diferentes (Ley 223), los avances en la práctica han sido limitados.

Además, el estigma y la discriminación hacia las personas con capacidades diferentes siguen siendo problemas significativos en la sociedad boliviana. Las barreras sociales y culturales impiden la plena integración de estas personas en la comunidad y limitan sus oportunidades de desarrollo personal y profesional.

Es esencial que el gobierno y las organizaciones no gubernamentales trabajen conjuntamente para fortalecer las políticas de inclusión y crear programas efectivos que aborden las necesidades específicas de las personas. (Vivienda, 2012).

2.1.10. Cuanto Importa Bolivia de Vehículos para personas con capacidades diferentes

Bolivia ha implementado diversas políticas para facilitar la importación de vehículos adaptados para personas con capacidades diferentes, reconociendo la necesidad de mejorar la movilidad y accesibilidad de este grupo poblacional. Sin embargo, los datos específicos sobre la cantidad exacta de vehículos importados anualmente pueden ser difíciles de obtener debido a la falta de informes públicos detallados.

Según la Resolución Ministerial 041/2016 del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de Bolivia, las personas con capacidades diferentes tienen derecho a importar vehículos adaptados con exenciones arancelarias y tributarias. Esta normativa busca fomentar la inclusión y mejorar la calidad de vida de las personas con capacidades diferentes a través del acceso a medios de transporte adecuados. (Bolivia. M. d., 2016).

Imagen 1: Vehículo para trasportar a personas en silla de ruedas



Fuente: Pagina *Di-Capacitados*.

Imagen 2 Vehículo para trasportar a personas en silla de ruedas adaptado



Fuente: Pagina *Di-Capacitados*.

2.1.11. Accesibilidad al transporte en Bolivia

2.1.11.1. Transporte Público

El sistema de transporte público en Bolivia presenta deficiencias en materia de accesibilidad para las personas con capacidades diferentes. La mayoría de los buses y minibuses no están adaptados para personas con movilidad reducida, y las paradas de autobús no cuentan con infraestructura adecuada para este grupo poblacional. (Pueblo, 2019).

El impacto de estas deficiencias en la vida diaria de las personas con capacidades diferentes es significativo. La falta de accesibilidad en el transporte público no solo limita su movilidad, sino que también afecta su capacidad para acceder a servicios esenciales, participar en actividades comunitarias, y obtener empleo. Esta situación refleja una necesidad urgente de revisar y actualizar las políticas de transporte público para garantizar que se consideren las necesidades de todas las personas, independientemente de sus capacidades. (Pueblo, 2019).

Imagen 3: Transporte público para silla de ruedas



Fuente: www.sunrisemedical.com,2019

2.1.12. Transporte Privado

El transporte privado, como los taxis y vehículos particulares, también presentan desafíos para las personas con capacidades diferentes. La mayoría de estos vehículos no están adaptados para transportar a personas con sillas de ruedas u otras limitaciones, y los costos del transporte privado pueden ser inaccesibles para muchas personas. (viva, 2019).

Imagen 4: Transporte privado para silla de ruedas



Fuente: diadelsur.com/personas-con-capacidad,2018

2.1.13. Barreras Actitudinales

Además de las barreras físicas, las personas con capacidades diferentes también enfrentan barreras actitudinales en el contexto del transporte. Estas barreras se manifiestan en la falta de empatía y comprensión por parte de algunos conductores y pasajeros, lo que puede generar situaciones de discriminación y exclusión. (Salud, 2021).

Imagen 5: Transporte público que generan discriminación



Fuente: www.eltterritorio.com,2021

2.2. Información y datos obtenidos

2.2.1. Base teórica que sustenta al presente trabajo de monografía.

Para realizar la **importación de vehículos a Bolivia**, siguiendo la información proporcionada, debes cumplir con los **requisitos técnicos** establecidos por la Aduana Nacional, los cuales incluyen los siguientes pasos clave:

1.- Registro como Importador Habitual

- A diferencia de las personas naturales, las empresas deben registrarse como importadores habituales en la Aduana Nacional de Bolivia. Este registro se realiza

utilizando el NIT (Número de Identificación Tributaria) de la empresa y es obligatorio para cualquier actividad comercial de importación.

- La empresa debe estar inscrita en el Padrón de Importadores de la Aduana.

2.- Compra del Vehículo en el Extranjero

- Una vez adquirido el vehículo en el extranjero, la empresa debe coordinar el transporte y contratar a un despachante de aduanas para gestionar el proceso logístico y aduanero. Este profesional se encargará de realizar los trámites correspondientes ante la Aduana Nacional.
- Las empresas suelen importar varios vehículos a la vez, lo que requiere la coordinación logística adecuada para el transporte y almacenamiento.

3.- Documentación Requerida

- Factura comercial del vehículo.
- Certificado de origen del vehículo.
- Lista de empaque (si corresponde).
- Certificado de emisiones contaminantes, que confirme el cumplimiento de la normativa Euro IV o superior.
- Declaración Única de Importación (DUI), emitida por la Aduana Nacional.
- Contrato de compraventa internacional o documentos equivalentes, si aplica.

4.- Nacionalización del Vehículo

- Una vez que el vehículo llega al país, el despachante de aduanas coordina el proceso de nacionalización, que incluye la inspección técnica del vehículo. En el caso de una empresa, este proceso puede involucrar varios vehículos, por lo que se debe prever tiempo adicional para la inspección y registro en el RUAT.
- Al concluir la nacionalización, los vehículos serán inscritos en el Registro Único para la Administración Tributaria (RUAT) para obtener las placas correspondientes.

5.-Tributos y Pago de Aranceles

Los impuestos para la importación de vehículos por una empresa incluyen:

- Derechos arancelarios: 20% del valor CIF (Costo, Seguro y Flete).
- Impuesto al Valor Agregado (IVA): 13%.
- Impuesto a los Consumos Específicos (ICE): este impuesto varía dependiendo del tipo de vehículo y sus características (cilindraje, combustible, etc.).

Adicionalmente, las empresas deben cumplir con el régimen tributario de su actividad comercial y emitir las facturas correspondientes en el caso de la venta de los vehículos importados.

6.- Restricciones y Control de Importación

- Las empresas no tienen la limitación de importar un solo vehículo por año, como es el caso de las personas naturales. Sin embargo, deben cumplir con las regulaciones de la Aduana y el Ministerio de Medio Ambiente en cuanto a los estándares de emisiones y características técnicas de los vehículos.
- Los vehículos usados deben cumplir con requisitos específicos y limitaciones, según la antigüedad y el estado del vehículo.

2.2.2. Marco Legal Regulatorio Vigente en Bolivia Relacionado con la Importación de Vehículos para Personas con Capacidades Diferentes.

En Bolivia, la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes está regulada por varias normas y leyes que buscan facilitar la adquisición y el uso de vehículos para esta población. Entre las principales disposiciones legales se encuentran:

2.2.2.1.Ley N° 1100 de 20 de marzo de 2010 (Ley General de Personas con Discapacidad)

Esta ley establece los derechos y obligaciones de las personas con limitaciones en Bolivia,

incluyendo el derecho a la importación de vehículos con beneficios arancelarios. (Bolivia, 2010).

2.2.2.2.Ley N° 223: Ley General para Personas con Discapacidad (2012)

Esta ley establece los derechos de las personas con capacidades diferentes y las obligaciones del Estado en cuanto a la inclusión y accesibilidad. Incluye disposiciones sobre la importación de vehículos adaptados, exonerándolos de algunos impuestos para facilitar su adquisición. (Bolivia, 2010).

2.2.2.3.Decreto Supremo N° 28168 (2005)

Este decreto establece las exenciones arancelarias y tributarias para la importación de vehículos destinados al uso de personas con capacidades diferentes Define los procedimientos y requisitos necesarios para acceder a estos beneficios. (Bolivia. G. d., 2005).

2.2.2.4.Ley N° 348: Ley Integral para Garantizar a las Mujeres una Vida Libre de Violencia (2013).

Aunque esta ley se centra principalmente en la protección contra la violencia, incluye disposiciones relevantes sobre la accesibilidad y el transporte para mujeres con capacidades diferentes. (Bolivia, 2010).

2.2.2.5.Normativa Aduanera

La normativa aduanera específica incluye varios decretos y regulaciones que detallan los procedimientos y requisitos para la importación de vehículos destinados a personas con capacidades diferentes.

2.2.2.5.1. Decreto Supremo N° 29854 de 14 de abril de 2010

Reglamenta la Ley N° 1100 en materia de importación de vehículos para personas con Capacidades diferentes. (Bolivia. G. d., 2010).

2.2.2.6. Jurisprudencia

La jurisprudencia también juega un papel importante en la regulación y aplicación de las leyes relacionadas con la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes.

2.2.2.6.1. Sentencia N° 000001/2023 de la Sala Constitucional Segunda del Tribunal Supremo de Justicia

Esta sentencia reconoce el derecho de las personas con capacidades diferentes a importar vehículos con beneficios arancelarios, incluso si el vehículo no es de uso exclusivo de la persona con capacidades diferentes. (Justicia, 2023).

2.2.3. Modelo logístico y Estrategias para la optimización de los procedimientos aduaneros y la reducción de costos asociados a la importación de vehículos para Bolivia.

La importación de vehículos Citroën para personas con capacidades diferentes en Bolivia presenta varios desafíos y oportunidades. Este proceso se realiza desde Argentina, lo que añade una dimensión transnacional a la logística. Un modelo logístico adecuado debe considerar todos los aspectos de la cadena de suministro, desde la planificación hasta la distribución final, para asegurar que los vehículos lleguen de manera eficiente y cumplan con las expectativas de los usuarios. Es fundamental gestionar adecuadamente la coordinación entre los proveedores en Argentina y los receptores en Bolivia, optimizando el transporte internacional, el cumplimiento de normativas aduaneras. La logística adecuada para la importación de vehículos Citroën adaptados para personas con capacidades diferentes en Bolivia, desde Argentina, se desarrolló en base a una serie de factores clave que abarcan tanto los aspectos técnicos como operativos del proceso. El modelo propuesto es el siguiente:

2.2.3.1. Planificación de la Cadena de Suministro

La planificación de la cadena de suministro es fundamental para garantizar que los vehículos adaptados lleguen a Bolivia de manera eficiente y oportuna. Esto incluye la selección de

proveedores adecuados, la gestión de inventarios y la coordinación con agentes de transporte. (Christopher, 2016).

2.2.3.1.1. Selección de Proveedores

- **Identificación de Fabricantes Especializados**

Evaluar fabricantes internacionales que se especialicen en vehículos: Es esencial identificar fabricantes que se especialicen en la producción de vehículos adaptados para personas con capacidades diferentes. Estos fabricantes deben ser capaces de proporcionar vehículos que cumplan con los estándares de calidad y seguridad requeridos.

Realizar auditorías de proveedores para asegurar la calidad y capacidad de adaptación de los vehículos: Las auditorías de proveedores son una herramienta clave para asegurar que los fabricantes seleccionados cumplan con los requisitos específicos de adaptación y calidad. (Rushton, 2017).

- **Negociación y Contratación**

Establecer contratos claros que definan las especificaciones de los vehículos, los plazos de entrega y las condiciones de pago: Es fundamental establecer contratos que especifiquen claramente las características de los vehículos, los plazos de entrega y las condiciones de pago para evitar malentendidos y asegurar el cumplimiento de los acuerdos. (Grant, 2017).

2.2.3.1.2. Gestión de Inventarios

- **Modelos de Inventario**

Implementar sistemas de inventario para reducir costos de almacenamiento: La implementación de sistemas de inventario permite reducir los costos asociados al almacenamiento de vehículos, ya que los inventarios se mantienen en niveles mínimos y se reponen según la demanda. (Langley, 2019).

Mantener un inventario de seguridad para evitar interrupciones en la cadena de suministro: Es crucial mantener un inventario de seguridad para garantizar la disponibilidad de vehículos y evitar interrupciones en la cadena de suministro en caso de imprevistos. (Van, 2014).

- **Tecnologías de Gestión de Inventarios**

Utilizar sistemas de gestión de inventarios para monitorear y controlar los niveles de stock en tiempo real: Los sistemas de gestión de inventarios son herramientas esenciales para monitorear y controlar los niveles de stock, permitiendo una gestión eficiente y oportuna de los inventarios. (Waters, 2018).

2.2.3.1.3. Coordinación con Agentes de Transporte

- **Selección de Transportistas**

Identificar transportistas con experiencia en el manejo de vehículos: Es fundamental seleccionar transportistas que tengan experiencia y capacidad para manejar vehículos adaptados de manera segura y eficiente. (Bowersox, 2012).

Evaluar la capacidad de los transportistas para cumplir con los requisitos de seguridad y tiempo de tránsito: La capacidad de los transportistas para cumplir con los requisitos de seguridad y tiempos de tránsito es crucial para asegurar la entrega oportuna y segura de los vehículos. (Lambert, 2001).

- **Planificación de Rutas**

Optimizar las rutas de transporte para minimizar tiempos y costos: La optimización de las rutas de transporte permite reducir los tiempos de tránsito y los costos asociados al transporte de vehículos. (Knemeyer, 2018).

Implementar sistemas de seguimiento para monitorear el progreso del transporte: Los sistemas de seguimiento permiten monitorear el progreso del transporte en tiempo real, asegurando la eficiencia y seguridad en la entrega de los vehículos. (Christopher., 2016).

2.2.3.2. Gestión de Aduanas

La gestión eficiente de aduanas es crucial para la importación de vehículos a Bolivia. Esto incluye el cumplimiento de las normativas aduaneras, la preparación de documentación adecuada y la colaboración con agentes aduaneros. (Meindl, 2016).

2.2.3.2.1. Cumplimiento de Normativas Aduaneras

Conocimiento y Cumplimiento de Leyes y Regulaciones

- **Conocimiento y Cumplimiento de Leyes y Regulaciones**

Asegurarse de que los vehículos cumplan con todas las normativas de importación y aduanas en Bolivia: Es fundamental conocer y cumplir con todas las leyes y regulaciones relacionadas con la importación de vehículos adaptados en Bolivia para evitar problemas legales y aduaneros. (Grant, 2017).

Mantenerse actualizado con los cambios en las políticas aduaneras que puedan afectar la importación de vehículos adaptados: La actualización constante sobre los cambios en las políticas aduaneras es esencial para asegurar el cumplimiento continuo y evitar sorpresas en el proceso de importación. (Waters, 2018).

2.2.3.2.2. Preparación de Documentación

- **Documentos Requeridos**

Preparar y verificar documentos como facturas comerciales, certificados de origen, documentos de transporte y permisos de importación: La preparación y verificación de la documentación requerida es esencial para asegurar que todos los documentos estén en orden y cumplan con los requisitos legales. (Langley, 2019).

Asegurarse de que toda la documentación cumpla con los requisitos legales y aduaneros: Es crucial verificar que toda la documentación cumpla con los requisitos legales y

aduaneros para evitar retrasos y problemas en la importación. A continuación, se detalla lo siguiente cuales son los documentos requeridos:

- 1. Factura comercial**
- 2. Certificado de origen**
- 3. Documentos de Transporte**
- 4. Permisos de Importación**
- 5. Otros Documentos**
 - Declaración de Aduanas
 - Certificados Técnicos

En el proceso de importación de vehículos Citroën para personas con capacidades diferentes desde Argentina a Bolivia, los documentos requeridos son fundamentales para cumplir con las normativas aduaneras y asegurar que el proceso se realice sin problemas ni retrasos. A continuación, se detalla cada uno de los documentos mencionados en este contexto:

1.- Facturas Comerciales:

- La factura comercial es un documento esencial que detalla la transacción de compra de los vehículos. Debe incluir información como el nombre del comprador y vendedor, la descripción detallada del vehículo (marca, modelo, año), cantidad, precio unitario, precio total, condiciones de venta, términos de pago y moneda utilizada.
- La factura también sirve como prueba de propiedad y base para la declaración de valor en aduana.

2.- Certificados de Origen:

- El certificado de origen confirma el país de fabricación del vehículo. Este documento es necesario para determinar si el vehículo califica para algún tratamiento preferencial bajo acuerdos comerciales bilaterales o regionales entre Bolivia y Argentina.
- Además, ayuda a establecer los aranceles aduaneros aplicables.

3.- Documentos de Transporte:

- Los documentos de transporte (como la guía de remisión, conocimiento de embarque o carta de porte) son necesarios para el tránsito internacional del vehículo. Estos documentos incluyen detalles sobre el transportista, el consignatario, la ruta y las condiciones del transporte.
- Sirven como evidencia de la salida del vehículo del país de origen y su tránsito hacia el país de destino.

4.- Permisos de Importación:

- Dependiendo de las regulaciones bolivianas, se requirieron permisos específicos para la importación de vehículos adaptados para personas con capacidades diferentes. Estos permisos aseguraron que los vehículos cumplieran con los requisitos técnicos y de seguridad locales.
- Además, en el caso de los vehículos adaptados, fue necesario obtener certificaciones que garantizaron que los vehículos habían sido modificados adecuadamente para cumplir con las normativas de accesibilidad.

5.- Otros Documentos:

- Declaración de Aduanas: Documento presentado ante las autoridades aduaneras, que detalla la importación de los vehículos y se utiliza para calcular los aranceles e impuestos aplicables.

- **Certificados Técnicos:** Documentos que demuestran que los vehículos cumplen con los estándares de seguridad y adaptación requeridos para ser utilizados por personas con capacidades diferentes.

2.2.3.2.3. Colaboración con Agentes Aduaneros

- **Relaciones con Agentes Aduaneros**

Desarrollar relaciones de trabajo efectivas con agentes aduaneros para facilitar el proceso de importación: Establecer relaciones de trabajo efectivas con agentes aduaneros puede facilitar y agilizar el proceso de importación (Hoek, 2014)

Resolver rápidamente cualquier problema o discrepancia que surja durante el proceso de importación: La capacidad de resolver rápidamente cualquier problema o discrepancia que surja durante el proceso de importación es crucial para evitar retrasos y complicaciones. (Cooper, 2012).

2.2.3.3. Logística Interna

La logística interna abarca el manejo y almacenamiento de los vehículos una vez que han sido importados, así como su preparación para la distribución final. (Knemeyer, 2018).

2.2.3.3.1. Manejo y Almacenamiento

- **Instalaciones de Almacenamiento**

Establecer instalaciones de almacenamiento seguras y adecuadas para los vehículos

importados: Es fundamental contar con instalaciones de almacenamiento que aseguren la integridad y seguridad de los vehículos importados. (Waters, 2018).

Implementar sistemas de gestión de almacenes para asegurar el manejo eficiente de los vehículos: Los sistemas de gestión de almacenes permiten un manejo eficiente y

controlado de los vehículos importados, asegurando su disponibilidad y condiciones óptimas. (Lambert, 2001).

2.2.3.3.2. Preparación para Distribución

- **Inspección y Ajuste Final**

Realizar inspecciones detalladas de los vehículos para asegurar que cumplan con los estándares de calidad antes de la distribución: Las inspecciones detalladas son esenciales para asegurar que los vehículos cumplan con los estándares de calidad y estén listos para su uso. (Meindl, 2016).

Realizar ajustes necesarios para adaptar los vehículos a las necesidades específicas de los usuarios: Es importante realizar cualquier ajuste necesario para asegurar que los vehículos satisfagan las necesidades específicas de los usuarios finales. (Christopher, 2016).

2.2.3.4. Distribución Final

La distribución final implica la entrega de los vehículos a los usuarios finales o a los puntos de venta autorizados. Es importante asegurar que esta fase se realice de manera eficiente y sin inconvenientes. (Rushton, 2017).

2.2.3.4.1. Coordinación de Entregas

- **Planificación de Rutas de Entrega**

Optimizar las rutas de entrega para minimizar los tiempos de tránsito y los costos de transporte: La optimización de las rutas de entrega permite reducir los tiempos de tránsito y los costos asociados al transporte. (Langley, 2019).

Utilizar sistemas de seguimiento para monitorear las entregas en tiempo real: Los sistemas de seguimiento permiten monitorear las entregas en tiempo real, asegurando la eficiencia y seguridad en la entrega de los vehículos. (Waters, 2018).

2.2.3.4.2. Servicio al Cliente

- **Atención al Cliente**

Proveer un excelente servicio al cliente durante y después de la entrega de los vehículos:

Un excelente servicio al cliente es esencial para asegurar la satisfacción y lealtad de los clientes. (Hoek, 2014).

Ofrecer soporte técnico y asistencia para asegurar la satisfacción del cliente: El soporte técnico y la asistencia postventa son cruciales para asegurar que los clientes estén satisfechos con los vehículos y reciban la ayuda necesaria en caso de problemas. (Bowersox, 2012).

2.2.3.5. Evaluación y Mejora Continua

La evaluación y mejora continua son fundamentales para mantener y mejorar la eficiencia de la cadena de suministro. Esto incluye la evaluación del desempeño logístico y la implementación de mejoras basadas en la retroalimentación y el análisis de desempeño. (Knemeyer, 2018).

2.2.3.5.1. Evaluación del Desempeño Logístico

- **Indicadores de Desempeño:**

Establecer indicadores clave de rendimiento para evaluar la eficiencia de la cadena de suministro: son herramientas esenciales para medir y evaluar la eficiencia de la cadena de suministro. (Christopher, 2016).

Monitorear y analizar para identificar áreas de mejora: El monitoreo y análisis permiten identificar áreas de mejora y tomar medidas correctivas para optimizar la cadena de suministro. (Grant, 2017).

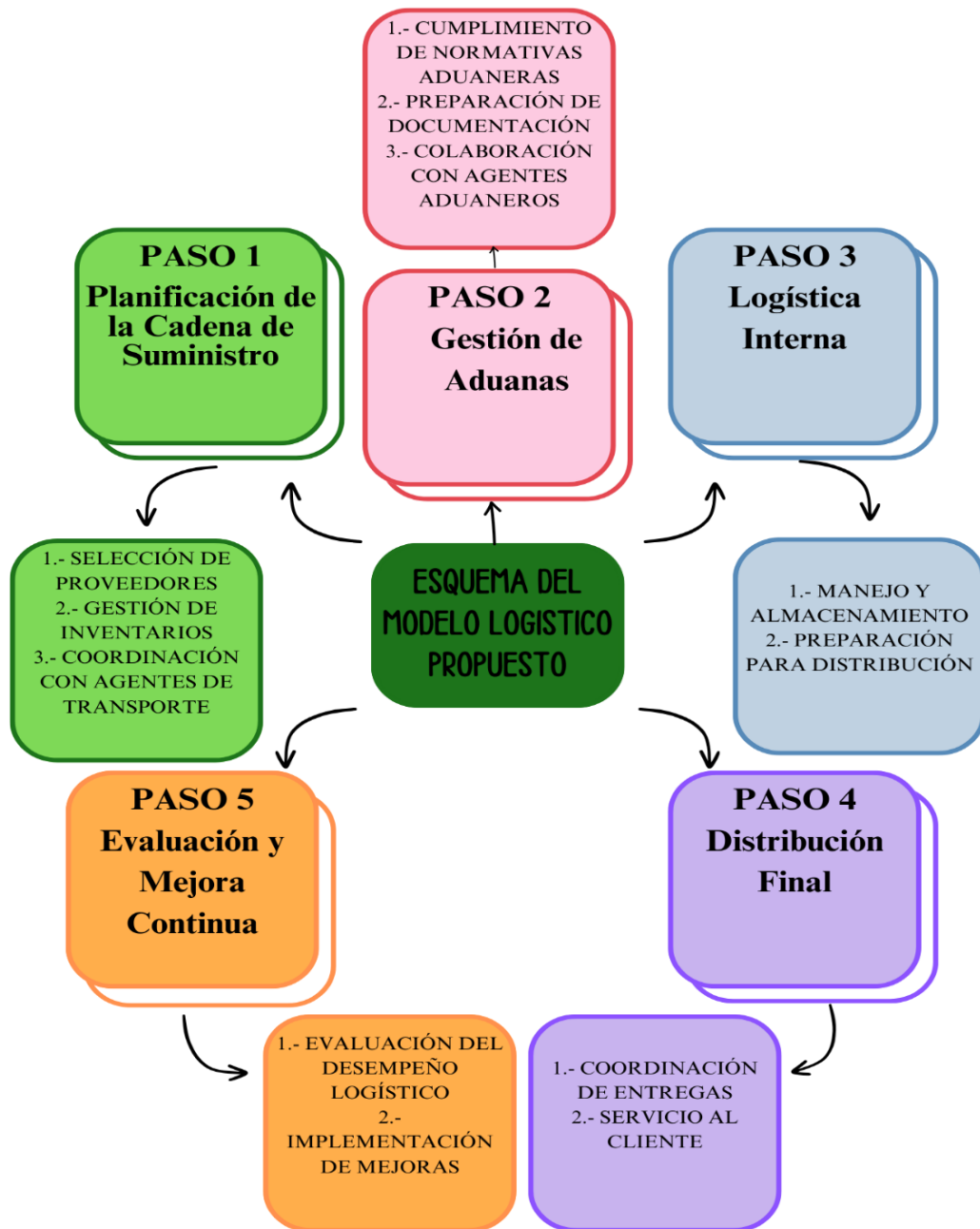
2.2.3.5.2. Implementación de mejoras

- **Implementación de Mejoras continuas**

Implementar mejoras continuas basadas en la retroalimentación de los clientes y el análisis de desempeño: La retroalimentación de los clientes y el análisis de desempeño son fuentes valiosas de información para implementar mejoras continuas en la cadena de suministro. (Langley, 2019).

Realizar auditorías regulares para asegurar el cumplimiento de los estándares de calidad: Las auditorías regulares son esenciales para asegurar que la cadena de suministro cumpla con los estándares de calidad y eficiencia. (Waters, 2018).

Esquema N° 1: Modelo Logístico Propuesto



Fuente: Elaboración Propia

2.2.4. Estrategias asociadas a la importación de vehículos para Bolivia.

La importación de vehículos, especialmente para personas con capacidades diferentes, puede ser un proceso costoso y complejo debido a los numerosos procedimientos aduaneros involucrados. En este caso, se importarán vehículos Citroën desde Argentina, lo que añade una dimensión transnacional a la logística y puede complicar aún más el proceso. Optimizar estos procedimientos y reducir los costos asociados es crucial para facilitar el acceso a estos vehículos. A continuación, se detallan estrategias específicas para lograr estos objetivos.

2.2.4.1. Estrategia 1. Simplificación y Automatización de Procesos Aduaneros

2.2.4.1.1. Implementación de Sistemas Electrónicos

- **Digitalización de Documentos:** La implementación de sistemas electrónicos para la gestión de documentos aduaneros puede acelerar significativamente los procedimientos de importación. Al digitalizar documentos como facturas, certificados de origen y permisos de importación, se reduce el tiempo de procesamiento y el riesgo de errores humanos. (Widdowson, 2008).
- **Ventana Única Aduanera:** Un sistema de "ventanilla única" permite que los importadores presenten todos los documentos necesarios a través de una plataforma digital centralizada. Esto facilita la coordinación entre diferentes agencias gubernamentales y reduce los tiempos de espera. (Harrison, 2014).

2.2.4.1.2. Automatización del Despacho Aduanero

- **Sistemas de Despacho Automatizado:** La utilización de sistemas automatizados para el despacho aduanero puede reducir significativamente el tiempo y el costo asociados con la importación de vehículos. Estos sistemas permiten la evaluación y liberación rápida de las mercancías basándose en algoritmos que verifican automáticamente el cumplimiento de las normativas. (Grainger, 2008).

2.2.4.2.Estrategia 2. Optimización de la Gestión de Inventarios

2.2.4.2.1. Estrategias de Almacenamiento

- **Almacenes de Distribución Estratégicos:** Ubicar almacenes de distribución cerca de los puntos de entrada y salida puede reducir costos de transporte y tiempos de entrega. Estos almacenes deben estar equipados con tecnología avanzada de gestión de inventarios para asegurar un flujo eficiente de los vehículos. (Christopher, 2016).

2.2.4.2.2. Técnicas de Inventario

- **Just-in-Time (JIT):** Implementar un sistema de inventario justo a tiempo (JIT) puede reducir los costos de almacenamiento y minimizar el capital inmovilizado en inventarios. Este sistema se basa en recibir los vehículos justo cuando se necesitan para su distribución final. (Waters, 2018).
- **Inventario de Seguridad:** Mantener un inventario de seguridad adecuado para cubrir la demanda inesperada o los retrasos en el suministro puede evitar interrupciones en la disponibilidad de vehículos. (Meindl, 2016).

2.2.4.3.Estrategia 3. Colaboración y Comunicación Efectiva

2.2.4.3.1. Relaciones con Proveedores y Transportistas

- **Acuerdos de Colaboración:** Establecer acuerdos de colaboración a largo plazo con proveedores y transportistas puede conducir a mejores condiciones de precios y servicios. Estos acuerdos pueden incluir cláusulas de mejora continua y revisiones periódicas de desempeño. (Langley, 2019).
- **Comunicación Fluida:** Mantener una comunicación constante y efectiva con todos los actores de la cadena de suministro, incluidos proveedores, transportistas y agentes aduaneros, es crucial para resolver rápidamente cualquier problema que pueda surgir y asegurar una operación fluida. (Bowersox, 2012).

2.2.4.3.2. Capacitación y Desarrollo

- **Formación Continua:** Capacitar continuamente al personal involucrado en los procesos aduaneros y logísticos en las últimas regulaciones y tecnologías puede mejorar la eficiencia operativa y reducir errores. (Rushton, 2017).
- **Mejora de Competencias:** Desarrollar competencias específicas en gestión aduanera y logística entre los empleados puede aumentar la capacidad de la organización para manejar eficientemente los procedimientos de importación. (Knemeyer, 2018).

2.2.4.4. Estrategia 4. Implementación de Tecnologías Avanzadas

2.2.4.4.1. Sistemas de Gestión de la Cadena de Suministro (SCM)

- **Integración de SCM:** Utilizar sistemas integrados de gestión de la cadena de suministro puede proporcionar visibilidad completa y en tiempo real de todos los aspectos de la importación de vehículos. Estos sistemas facilitan la planificación, ejecución y monitoreo de todas las actividades logísticas. (Grant, 2017).

2.2.4.4.2. Blockchain y Trazabilidad

- **Blockchain para Aduanas:** La tecnología blockchain puede proporcionar un registro seguro e inmutable de todas las transacciones y documentos aduaneros. Esto aumenta la transparencia y reduce el riesgo de fraude, además de agilizar los procesos de verificación y autorización. (Christopher, 2016).
- **Trazabilidad de Vehículos:** Implementar sistemas de trazabilidad que utilicen tecnologías como RFID (identificación por radiofrecuencia) permite monitorear el movimiento de los vehículos en cada etapa del proceso logístico, asegurando un control más preciso y reduciendo pérdidas. (Langley, 2019).

2.2.4.5. Estrategia 5. Evaluación y Mejora Continua

2.2.4.5.1. Indicadores de Desempeño

- **Establecimiento de KPIs:** Definir indicadores clave de desempeño (KPIs) específicos para los procedimientos aduaneros y la logística de importación de vehículos permite medir la eficiencia y eficacia de las operaciones. Estos KPIs deben incluir métricas como tiempos de despacho, costos de importación y niveles de inventario. (Meindl, 2016).

2.2.4.5.2. Auditorías y Retroalimentación

- **Auditorías Periódicas:** Realizar auditorías periódicas de los procesos aduaneros y logísticos ayuda a identificar áreas de mejora y asegurar el cumplimiento de las normativas. Las auditorías deben incluir revisiones de documentación, procedimientos y desempeño de los proveedores y transportistas. (Waters, 2018).
- **Retroalimentación de Clientes:** Recoger y analizar la retroalimentación de los clientes sobre el proceso de importación y entrega de vehículos permite identificar oportunidades de mejora y ajustar las estrategias para mejor satisfacer las necesidades del mercado. (Cooper, 2012).

Esquema N° 2: Estrategias Propuesto



Fuente: Elaboración Propia.

2.3. Análisis y discusión

2.3.1. Análisis de la base teórica que sustenta el trabajo

La normativa que regula la importación de vehículos en Bolivia está sustentada en una combinación de teorías del comercio internacional, derecho aduanero, logística, fiscalidad y desarrollo sostenible. Cada uno de los pasos descritos en este proceso busca equilibrar la eficiencia económica con la protección de los intereses del país, tanto en términos de recaudación fiscal como de control de calidad y sostenibilidad ambiental. El análisis demuestra que el marco legal es robusto y coherente con las prácticas internacionales, aunque las empresas deben estar preparadas para enfrentar desafíos logísticos y fiscales en este proceso.

2.3.2. Discusión

La normativa boliviana para la importación de vehículos está bien estructurada y alineada con los estándares internacionales, pero no está exenta de desafíos. Las empresas deben navegar un marco legal complejo, cumplir con altos costos fiscales y logísticos, y adaptarse a las crecientes exigencias ambientales. Para mitigar estos desafíos, es esencial que las empresas cuenten con un sólido plan logístico y asesoramiento especializado, al mismo tiempo que el gobierno puede considerar políticas que promuevan una mayor eficiencia aduanera y fiscalización digital. El control de emisiones, aunque necesario, también podría complementarse con incentivos para la importación de vehículos más limpios y accesibles.

2.3.3. Marco Legal Regulatorio

El marco legal regulatorio boliviano para la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes tiene un buen potencial para facilitar el acceso a este medio de transporte. Sin embargo, es necesario abordar los vacíos normativos y los desafíos en la aplicación de las leyes para garantizar que las personas con capacidades diferentes puedan ejercer plenamente sus derechos y acceder a vehículos de manera eficiente y transparente.

2.3.4. Análisis de las Normas

- **Ley N° 1100 (2010):** Esta ley establece el derecho a la importación de vehículos con beneficios arancelarios para personas con capacidades diferentes. Sin embargo, no define claramente los requisitos y procedimientos para acceder a estos beneficios, generando incertidumbre en su aplicación.
- **Ley N° 223 (2012):** Complementa la Ley N° 1100 al establecer exenciones de impuestos para la importación de vehículos adaptados. No especifica los tipos de vehículos que califican para estas exenciones, lo que puede generar confusiones y dificultades en su aplicación.
- **Decreto Supremo N° 28168 (2005):** Detalla los procedimientos y requisitos para acceder a las exenciones arancelarias y tributarias para la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes. No ha sido actualizado desde 2005, lo que significa que no refleja cambios en las normativas aduaneras y fiscales, generando posibles incongruencias.
- **Decreto Supremo N° 29854 (2010):** Reglamenta la Ley N° 1100 en materia de importación de vehículos para personas con capacidades diferentes. Complementa el Decreto Supremo N° 28168 en algunos aspectos, pero no lo reemplaza.

2.3.5. Discusión

A pesar de los avances en el reconocimiento del derecho a la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes, la aplicación de las normas presenta desafíos. Se requiere un marco legal más claro, preciso y actualizado, junto con esfuerzos para mejorar la información, capacitación y asistencia técnica para las personas con capacidades diferentes.

- Ambigüedad en los requisitos y procedimientos
- Inadecuada especificación clara de los tipos de vehículos elegibles
- Desactualización de algunas normas.

- Complejidad y dispersión de la normativa.
- Dificultades en la interpretación y aplicación por parte de las autoridades.
- Deficiencia en la información y capacitación para las personas con limitaciones

2.3.6. Modelo Logístico Adecuado

El modelo logístico propuesto, desde el punto de vista del análisis, es pertinente para la importación de vehículos destinados a personas con capacidades diferentes. Actualmente, no existen modelos específicos para este tipo de demanda. Por lo tanto, se hace necesario desarrollar y aplicar este modelo logístico para mejorar la eficiencia y efectividad en la importación de dichos vehículos.

2.3.7. Análisis

El modelo logístico propuesto para la importación de vehículos Citroën desde Argentina hacia Bolivia, para personas con capacidades diferentes, presenta una solución integral que abarca múltiples fases de la cadena de suministro. Este modelo está diseñado para enfrentar los desafíos inherentes a la logística transnacional y garantizar un proceso eficiente y efectivo que responda tanto a las necesidades de los importadores como a las expectativas de los usuarios finales.

El modelo logístico propuesto responde adecuadamente a los desafíos que presenta la importación de vehículos adaptados para personas con capacidades diferentes. La optimización de cada fase de la cadena de suministro, desde la planificación hasta la distribución final, asegura que los vehículos lleguen a Bolivia de manera eficiente, cumpliendo con las normativas y expectativas del mercado. La clave para el éxito radica en la coordinación eficaz entre proveedores, transportistas, agentes aduaneros y la correcta implementación de tecnologías de gestión y seguimiento en tiempo real.

2.3.8. Discusión

El modelo logístico optimizado para la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes en Bolivia representa un enfoque integral y centrado en el usuario que busca facilitar

el acceso a estos medios de transporte, mejorar la calidad de vida de esta población y contribuir a una sociedad más inclusiva y equitativa. Con una implementación efectiva, este modelo tiene el potencial de transformar la accesibilidad al transporte para las personas con capacidades diferentes en Bolivia, promoviendo su independencia, participación social y bienestar general.

Es importante destacar que este modelo debe ser considerado como un punto de partida y adaptarse a las condiciones específicas del contexto boliviano. Se requiere un análisis continuo y una adaptación flexible para garantizar que el modelo responda a las necesidades cambiantes de los usuarios y las condiciones del mercado.

2.3.9. Estrategias para la optimización de procedimientos aduaneros y deducción de costos

La importación de vehículos, especialmente para personas con capacidades diferentes, conlleva diversos desafíos en Bolivia, incluyendo procedimientos aduaneros complejos, costos elevados y retrasos en la entrega. La implementación de estrategias efectivas para optimizar estos procedimientos y reducir costos es fundamental para facilitar el acceso a estos medios de transporte y mejorar la calidad de vida de este segmento de la población.

2.3.10. Análisis

Las cinco estrategias presentadas en el documento ofrecen un enfoque integral para abordar los desafíos de la importación de vehículos en Bolivia. Cada estrategia aporta elementos valiosos para optimizar los procedimientos aduaneros, reducir costos y mejorar la eficiencia general del proceso.

2.3.11. Discusión

Las estrategias para la optimización de los procedimientos aduaneros y la reducción de costos asociados a la importación de vehículos para Bolivia son esenciales para mejorar la eficiencia y accesibilidad de estos vehículos para personas con capacidades diferentes. La implementación exitosa de estas estrategias dependerá de la adaptación al contexto local, la inversión en

infraestructura tecnológica y la colaboración efectiva entre todos los actores de la cadena de suministro. La evaluación y mejora continua garantizarán que estas estrategias sigan siendo efectivas y se ajusten a las cambiantes necesidades del mercado.

CAPITULO III

CONCLUSIONES

- Para cumplir con el objetivo de analizar el marco legal y regulatorio vigente en Bolivia relacionado con la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes, se llevó a cabo una revisión exhaustiva de la normativa existente. Esta revisión incluyó la consulta de revistas académicas, libros, artículos, otros trabajos de investigación y fuentes de información en internet. A través de este proceso, se recopiló el sustento teórico y metodológico necesario para comprender y evaluar las normativas actuales que rigen la importación de estos vehículos en el país.
- El modelo logístico propuesto en la presente investigación responde a Planificación de la Cadena de Suministro, Gestión de Aduanas, Logística Interna, Distribución Final, Evaluación y Mejora Continua y Beneficios del Modelo Logístico de importación de Argentina a Bolivia los cuales corresponden a un modelo de proceso logístico adecuado para la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes. Este modelo se centra en la eficiencia, la seguridad y la satisfacción del cliente, asegurando el acceso oportuno a vehículos que contribuyan a la inclusión social y la movilidad de las personas con capacidades diferentes.
- Las estrategias presentadas en este documento ofrecen un marco integral para optimizar los procedimientos aduaneros y reducir los costos asociados a la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes en Bolivia. La implementación efectiva de estas estrategias, la misma puede generar beneficios significativos para los importadores en optimizar los procedimientos aduaneros y reducir los costos.
- En la presente investigación y como conclusión final se logró alcanzar el desarrollo de una logística adecuada para la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes en Bolivia de acuerdo a normativa, optimizando costos, información que servirá como base a empresas interesadas en la importación y distribución de este tipo de vehículos en el mercado boliviano dada la alta demanda existente.

BIBLIOGRAFÍA

- (American Psychiatric Association. 2013). Diagnostic and statistical manual of mental disorders (5th ed.). American Psychiatric Publishing.
- (Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia. 2010). Ley N° 1100 de 20 de marzo de 2010 (Ley General de Personas con Discapacidad). Recuperado de Asamblea Legislativa.
- (Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia. 2012). Ley N° 223: Ley General para Personas con Discapacidad. Recuperado de Asamblea Legislativa.
- (Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia. 2013). Ley N° 348: Ley Integral para Garantizar a las Mujeres una Vida Libre de Violencia. Recuperado de Asamblea Legislativa.
- (Bolivia. Censo de Población y Vivienda 2012). Instituto Nacional de Estadística de Bolivia.
- (Bolivia mundo. (s. f.). Geografia-demografia-y-clima-de-bolivia. Recuperado el 4 de junio de 2024), de <https://boliviamundo.org/geografia-demografia-y-clima-de-bolivia/>
- (Bowersox, D. J., Closs, D. J., & Cooper, M. B. 2013). Supply Chain Logistics Management. McGraw-Hill.
- (Carbaugh, R. J. 2019). International economics (17th ed.). Cengage Learning.
- (Chopra, S., & Meindl, P. 2016). Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation. Pearson.
- (Chopra, S., & Meindl, P. 2019). Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation (7th ed.). Pearson.
- (Christopher, M. 2016). Logistics & Supply Chain Management (5th ed.). Pearson.
- (Coyle, J. J., Langley, C. J., Gibson, B. J., Novack, R. A., & Bardi, E. J. 2017). Supply chain management: A logistics perspective (10th ed.). Cengage Learning.

- (Defensoría del Pueblo. 2019). Informe Anual 2019. Defensoría del Pueblo de Bolivia.
- (Fundación Viva. 2018). Informe Anual 2018. Fundación Viva.
- (Gobierno de Bolivia. 2005). Decreto Supremo N° 28168. Recuperado de Normas Bolivia.
- (Gobierno de Bolivia. 2010). Decreto Supremo N° 29854 de 14 de abril de 2010. Recuperado de Normas Bolivia.
- (Gobierno de Bolivia. 2021). Informe Anual de Gestión.
- (Grant, D. B., Trautrim, A., & Wong, C. Y. 2017). Sustainable Logistics and Supply Chain Management: Principles and Practices for Sustainable Operations and Management. Kogan Page Publishers.
- (Harrison, A., & Van Hoek, R. 2014). Logistics Management and Strategy: Competing through the Supply Chain. Pearson Education.
- (Hill, C. W. L. 2020). Global business today (11th ed.). McGraw-Hill Education.
- (Hussain, S. 2016). Vehicle dynamics: Theory and application (2nd ed.). CRC Press.
- (Imrie, R., & Hall, P. 2001). Inclusive Design: Designing and Developing Accessible Environments. Spon Press.
- (Instituto Nacional de Estadística. 2013). Censo Nacional de Población y Vivienda 2012: Características de la Población con capacidades diferentes. INE Bolivia.
- (Lambert, D. M., Stock, J. R., & Ellram, L. M. 1998). Fundamentals of logistics management. McGraw-Hill.
- (Langley, C. J., Coyle, J. J., & Gibson, B. J. 2019). Managing Supply Chains: A Logistics Approach. Cengage Learning.
- Ley N° 223 de Personas con Discapacidad, 2012.

- Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de Bolivia. (2016). Resolución Ministerial 041/2016: Normativa para la Importación de Vehículos Adaptados.
- (Murphy, P. R., & Knemeyer, A. M. 2018). Contemporary Logistics. Pearson.
- (Naciones Unidas. 2006). Informe sobre la situación de las personas con capacidades diferentes en América Latina y el Caribe. Naciones Unidas.
- (Nemitz, B. M. 2018). Customs modernization handbook. World Bank Publications.
- (Organización Mundial de la Salud. 2021). Informe mundial sobre la capacidades diferentes 2021. OMS.
- (Preiser, W. F. E., & Smith, K. H. 2011). Universal Design Handbook (2nd ed.). McGraw-Hill.
- (Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. 2017). The Handbook of Logistics and Distribution Management: Understanding the Supply Chain. Kogan Page Publishers.
- (Schiller, P. L., Bruun, E. C., & Kenworthy, J. R. 2010). An introduction to sustainable transportation: Policy, planning and implementation. Earthscan.
- (Smith, J. A. 2020). Metodologías de investigación: Enfoques y técnicas. Editorial Académica.
- (Steinfeld, E., & Maisel, J. 2012). Universal Design: Creating Inclusive Environments. Wiley.
- (Stock, J. R., & Lambert, D. M. 2001). Strategic Logistics Management. McGraw-Hill.
- (Tribunal Supremo de Justicia. 2023). Sentencia N° 000001/2023 de la Sala Constitucional Segunda del Tribunal Supremo de Justicia. Recuperado de Tribunal Supremo de Justicia.
- (United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). 2020). Vehicle regulations. UNECE.
- (Wang, Z. (Ed.). 2020). International trade and policies for export management (2nd ed.). Springer.

(Waters, D. 2018). Global Logistics: New Directions in Supply Chain Management. Kogan Page Publishers.

(World Health Organization. 2020). Assistive technology for personal mobility (2nd ed.). WHO Press.