



## CONCEJO MUNICIPAL

DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

### LEY MUNICIPAL Nº 117

DE 16 DE DICIEMBRE DE 2016

*Ing. Alfonso Raúl Lema Gross*

**PRESIDENTE DEL CONCEJO MUNICIPAL**

**POR CUANTO, EL ÓRGANO LEGISLATIVO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO HA SANCIONADO LA:**

### **LEY DE MOVILIDAD URBANA Y TRANSPORTE**

**EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO DECRETA:**

#### **TITULO I**

#### **GENERALIDADES E INSTITUCIONALIDAD**

#### **CAPÍTULO I**

#### **DISPOSICIONES GENERALES**

#### **ARTÍCULO 1. (OBJETO)**

La presente Ley tiene por objeto regular la movilidad urbana, el transporte y el control del tránsito, generando para todas las personas las condiciones óptimas de preservación del medio ambiente en cumplimiento de sus derechos para su desplazamiento por el territorio municipal de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente.

#### **ARTÍCULO 2. (MARCO LEGAL Y COMPETENCIAL)**

- I. La presente Ley se fundamenta en las competencias exclusivas contempladas en los numerales 2, 5, 6, 18, 28 y 36 parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado.
- II. La presente Ley Municipal Autónoma se rige y fundamenta en:
  - a) La Constitución Política del Estado Plurinacional,
  - b) Ley Nº 031 Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Báñez",
  - c) Ley Nº 482 de Gobiernos Autónomos Municipales,
  - d) Ley Nº 165 General de Transporte
  - e) Ley No 821 de modificación de la ley Nº 165
  - f) Ley Nº 441 de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares en la Red Vial Fundamental
  - g) Ley Nº 1333 del Medio Ambiente
  - h) Ley Nº 3988 eleva a rango de ley el Código de tránsito
  - i) Ley Nº 264 del sistema nacional de seguridad ciudadana para una vida segura
  - j) Ley No 836 que modifica y complementa la Ley Nº 264
  - k) Reglamento del Código de Tránsito
  - l) Reglamento en Materia de Contaminación Atmosférica, Anexo 5 aprobado mediante Decreto Supremo No 24176, y su modificación contemplada en el Decreto Supremo No 28139,
  - m) Decreto Supremo No 27113 que reglamenta la Ley de Procedimiento Administrativo,
  - n) Manual Interamericano de Dispositivos de Control de Tránsito.

#### **ARTÍCULO 3. (ÁMBITO DE APLICACIÓN)**

La presente Ley tiene como ámbito de aplicación la jurisdicción del Municipio de Tarija.



## CONCEJO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

### ARTÍCULO 4. (DEFINICIONES)

Para efectos de aplicación de la presente Ley se utilizarán las siguientes definiciones:

**Autoridad Competente:** Es la representación del Órgano Ejecutivo que emite políticas, planifica, regula, fiscaliza y/o administra la ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral.

**Carga:** Todo bien mueble tangible, ya sea como mercancías o mercaderías, materiales, equipos, semovientes, correo u otro cualquiera susceptible de traslado mediante vehículos de transporte.

**Accesibilidad:** Capacidad de desplazarse con facilidad y sin obstáculos físicos a un determinado lugar. Es decir, la posibilidad de tener acceso.

**Coche multiusuario o coche compartido:** Es un modelo de alquiler de automóviles en el que el usuario alquila el vehículo durante cortos períodos de tiempo, habitualmente por una hora.

**Concesión:** Contrato administrativo entre un concedente (persona pública) y un concesionario (persona natural o jurídica privada) que cumple determinadas condiciones objetivas, subjetivas y temporales, para que éste efectúe la prestación de un servicio público, a cambio de una contraprestación onerosa, reservándose el concedente potestades de regulación y control, a efecto de garantizar criterios principistas de: continuidad, regularidad, uniformidad, generalidad, obligatoriedad, calidad, eficiencia, eficacia, sostenibilidad, tarifa equitativa.

**Conducción eficiente:** Significa conducir de manera inteligente ahorrando combustible, que aprovecha los beneficios de las últimas tecnologías incorporadas en los vehículos, al mismo tiempo que mejora la seguridad vial.

**Estacionamientos disuasorios** Estacionamientos para automóviles situados en la periferia de ciudades generalmente grandes, cuyo fin es alentar a los conductores a estacionar su vehículo privado y acceder al centro de las ciudades mediante el transporte público.

**Estudio de impacto vial.** Estudio que permite identificar los efectos como consecuencia de las actividades de un nuevo proyecto como ser: Fraccionamientos, plazas comerciales, desarrollos turísticos, gasolineras, etc. que afecten sobre la operación actual de la red vial existente.

**Intermodalidad:** Propiedad de un desplazamiento de viajeros o mercancías de un punto a otro del sistema de transporte, consistente en realizarlo en distintos y sucesivos modos de transporte (dos o más).

**Movilidad sostenible:** Movilidad eficiente, segura, equitativa, saludable, participativa y competitiva.

**Operador del servicio de transporte público:** Es la persona natural o jurídica, pública, privada o mixta que opera un servicio de transporte público.

**Planes de movilidad:** Es un estudio socio-urbanístico que tiene por objeto la ordenación urbanística y de los diferentes medios de transporte con vistas a lograr una movilidad más sostenible, un uso equilibrado de los medios de transporte y una menor dependencia al vehículo privado.

**Plataformas logísticas:** Zona especializada que cuenta con la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar la complementariedad modal y servicios de valor agregado a la carga, donde distintos agentes coordinan sus acciones en beneficio de la competitividad de los productos que hacen uso de la infraestructura.

**Tráfico calmado y/o Calles amigables:** Conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta conseguir compatibilizar la circulación con las actividades que se desarrollan en la vía sobre la que se aplica.

### ARTÍCULO 5. (PRINCIPIOS)

Además de los principios establecidos en la Ley General del Transporte N° 165, la presente Ley reconoce los siguientes:

1. **La movilidad sostenible.-** El Gobierno Autónomo Municipal reconoce como un acto de legítimo derecho de sus habitantes, la locomoción de personas y carga bajo criterios de: accesibilidad, seguridad, bajo impacto ambiental y sostenibilidad. La oferta (pública o privada) de servicios de transporte, será efectuada bajo el criterio prestacional de servicio público.
2. **El fomento de medios de transporte sostenibles.-** El Gobierno Autónomo Municipal orientará sus políticas de movilidad, a la promoción de medios de transporte de personas y mercancías de menor costo social y ambiental (transporte público y colectivo), así como de medios de transporte no motorizado (bicicletas y demás velocípedos, o por medio peatonal).
3. **Movilidad general.-** La movilidad sostenible, debe ser promovida por el nivel central del Estado y las Entidades Territoriales Autónomas en el marco de los principios complementariedad, coordinación y lealtad



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

institucional de la Ley No 031, de 19 de julio de 2010, Ley Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Ibáñez".

4. **Inclusión del ordenamiento territorial en las políticas de movilidad.**- El Gobierno Autónomo Municipal deberá considerar en la formulación de políticas públicas de movilidad el uso racional del territorio, para reducir las necesidades de movilidad de personas y mercancías.
5. **Gradualidad y priorización.**- La transformación del transporte local, hacia un sistema de transporte sostenible e inclusivo, debe ser entendida como una tarea gradual, de implementación de políticas de forma gradual y bajo una priorización preestablecida.
6. **Optimización de la protección ambiental.**- Las medidas de protección de la Madre Tierra, establecidas en legislación general, en ejercicio de sus competencias exclusivas, no constituyen óbice para la emisión de legislación adicional y complementaria por parte del Gobierno Autónomo Municipal, que en el desarrollo de sus competencias de protección ambiental puede también profundizar esa protección, siempre y cuando las nuevas disposiciones se enmarquen en las políticas generales y eleven la eficacia de la protección, permitiendo un diligente cuidado de los ciclos y procesos que garantizan la vida.

#### ARTÍCULO 6. (ALCANCE COMPETENCIAL)

La presente Ley tiene el siguiente alcance competencial:

- I. En materia de Transporte, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano:
  - a) Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano.
  - b) Efectuar el registro del derecho propietario de los vehículos automotores legalmente importados, ensamblados o fabricados en el territorio nacional. Remitiendo al nivel central del Estado, la información necesaria en los medios y conforme a los parámetros técnicos determinados para el establecimiento de un registro centralizado, integrado y actualizado para todo el país.
  - c) Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana.
  - d) Regular las tarifas de transporte.
  - e) Coordinación con la Policía Boliviana, en lo que corresponda.
  - f) Desarrollar e implementar el Programa Municipal de Transporte.
  - g) Promover los sistemas de transporte que atiendan las necesidades y demandas de zonas periféricas y rurales.
  - h) Promocionar medios de transporte no motorizado (peatonal y ciclístico)
  - i) Priorizar el transporte público masivo.
  - j) Promocionar el reparto urbano de mercancías organizado.
  - k) Mejorar la seguridad vial y salud pública.
  - l) Gestionar la demanda de transporte.
  - m) Elaborar y ejecutar Planes, Programas y Proyectos.
- II. En materia de Ordenamiento Territorial:
  - a) Potenciar el urbanismo de proximidad.
  - b) Vincular la planificación urbanística con la oferta de infraestructura, los servicios de transporte público y las dotaciones para el transporte no motorizado.
  - c) Implementar plataformas logísticas y diseño de rutas para el tráfico pesado.
  - d) Optimizar las infraestructuras existentes.
  - e) Establecer políticas de estacionamiento.
- III. En materia de Infraestructura:
  - a) Realizar estudios de evaluación de movilidad generada, como instrumento de planificación.
  - b) Implementar el Programa Municipal de Transporte.
  - c) Promocionar la intermodalidad y desarrollo de infraestructura para medios de transporte no motorizados.
  - d) Desarrollar infraestructura exclusiva para el transporte público (terminales, carriles).
  - e) Desarrollar planes de movilidad para empresas y centros educativos.



## CONCEJO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

#### IV. En materia de Medio Ambiente:

- a) Reducir los niveles de contaminación en materia atmosférica, acústica, visual y reducción de los niveles de consumo de gasolina y diésel.

#### **ARTÍCULO 7. (REDUCCIÓN DE CONTAMINACIÓN Y CONSUMO DE COMBUSTIBLES FÓSILES)**

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la provincia Cercado participará y promoverá las siguientes acciones:

- a) Reducción de los niveles de contaminación locales en materia atmosférica, acústica, visual y reducción de los niveles de consumo de gasolina y diésel.
- b) Vehículo limpio y eficiente.
- c) Eficiencia energética y servicios públicos de transporte.
- d) Promoción de vehículos con tecnologías alternativas.
- e) Promoción de la conducción eficiente (uso responsable del coche).
- f) Implementación de un sistema de revisión técnica vehicular eficiente.
- g) Implementación de políticas de tráfico calmado, calles amigables en coordinación con las entidades de Transporte Público y la Policía Boliviana.

#### **ARTÍCULO 8. (GESTIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE)**

- a) Estacionamientos disuasorios de vehículos privados e incentivos del uso del transporte público.
- b) Implantación de medidas coercitivas para la mejora de la sostenibilidad en el transporte.
- c) Promover medidas económicas que incentiven la utilización del transporte público.
- d) Incentivos tributarios que favorezcan comportamientos ambientalmente sostenibles.
- e) Utilización del coche multiusuario o el coche compartido.
- f) Información y concienciación pública.

#### **ARTÍCULO 9. (CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE)**

El transporte terrestre, para efectos de esta ley se clasifica en:

- a) Transporte de personas.- Que comprende el desplazamiento de personas de un lugar a otro bajo condiciones reguladas. El transporte de personas, a su vez se clasifica en:
  1. Transporte público de personas.- Implica el desplazamiento de personas a cambio de una tarifa. Por ser de interés público, se encuentra sometido al régimen de servicio público.
  2. Transporte privado de personas.- Implica el desplazamiento de personas, para responder a necesidades puntuales de interés privado o a necesidades puntuales de interés público. Posee regulación básica, no tiene carácter de servicio público, pero está sometido a regulaciones específicas.
- b) Transporte de carga.- Que comprende la translación de carga de un lugar a otro, bajo condiciones reguladas. Se encuentra sometido al régimen de libre competencia.

#### **ARTÍCULO 10. (CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS)**

Los vehículos, atendiendo a las actividades en que se utilicen y para los efectos de esta ley, se clasifican en:

- I. De uso privado: los utilizados en el transporte de personas u objetos, para satisfacer las necesidades particulares de sus propietarios o poseedores legales, ya sean éstos personas naturales o jurídicas, sin que dicho transporte constituya de manera alguna actividad remunerada o profesional;
- II. De transporte público: los destinados para el transporte de personas o cosas, cuando esta actividad constituya un servicio que administre el Estado u opere indirectamente y se clasifican en:
  - a) Taxi, radio taxi y taxi trufi: los empleados para el transporte de personas sin sujeción a itinerarios fijos, mediante el pago de un precio que se determinará según la tarifa de taxímetro o zona correspondiente, y autorizados en sitios o asignados a centros de control;
  - b) De pasajeros: los destinados al transporte urbano y rural de personas en general, en viajes regulares, con itinerarios y horarios; los utilizados para el transporte público bajo demanda mediante aplicaciones móviles; los dedicados al transporte urbano o rural de escolares o de trabajadores o turistas, en recorridos especiales, todos, mediante el pago de un precio que acorde a la modalidad se determinará según la tarifa y sistema de cobro correspondiente;



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

- c) De carga: los dedicados exclusivamente al transporte de materiales u objetos. Por su capacidad serán de carga pesada, mediana o ligera;
  - d) De carga especial: los autorizados para el transporte de materiales clasificados como peligrosos, por sus características explosivas, corrosivas, altamente combustibles o contaminantes, u otros que generen riesgo;
  - e) Mixtos: los autorizados para transportar pasajeros, carga ligera u objetos;
  - f) Equipo móvil especial: los vehículos no comprendidos en las clasificaciones anteriores, previa autorización de la autoridad competente.
- III. De uso oficial: los destinados a la prestación de servicios públicos nacionales, departamentales o municipales; y
- IV. De seguridad: los adaptados para servicios de seguridad, protección civil, salud y emergencia, operados tanto por entidades públicas como por particulares, plenamente identificables por colores, rótulos y las señales de seguridad reglamentarias.

#### **ARTÍCULO 11. (BASAMENTO DE LAS POLÍTICAS)**

Las políticas públicas del Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, estarán basadas en instrumentos técnicos de planificación y toma de decisión, y principalmente y con preeminencia en el Programa Municipal de Transporte de Tarija – PROMUT- instrumento de planificación sectorial específico en la temática del transporte y su correspondiente compatibilización con el Programa Departamental de Transporte – PRODET – el Plan Nacional Sectorial de Transporte – PLANAST- y el Plan Territorial de Desarrollo Integral PTDI.

#### **ARTÍCULO 12. (PROGRAMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE)**

El Programa Municipal de Transporte PROMUT, es el documento principal y preeminente para la planificación de la movilidad urbana sostenible. Se priorizará su generación y la ejecución de planes, programas o políticas, enmarcadas en dicho documento.

### **CAPÍTULO II INSTITUCIONALIDAD**

#### **SECCIÓN I MARCO INSTITUCIONAL**

#### **ARTÍCULO 13. (CONCEJO MUNICIPAL)**

El Concejo Municipal, tendrá las siguientes atribuciones en materia de transporte y tránsito:

- a) Revisar, reconducir, y proponer políticas de Transporte y Tránsito, para lograr el cumplimiento de los fines de la presente Ley.
- b) Establecer los procedimientos para la definición de la tarifa para la prestación de los servicios públicos.
- c) Determinar el modelo de gestión del servicio público (directo, indirecto, mixto).
- d) Aprobar el Programa Municipal de Transporte.
- e) Fiscalizar el cumplimiento de la presente Ley.

#### **ARTÍCULO 14. (ORGANO EJECUTIVO MUNICIPAL)**

- I. El Órgano Ejecutivo Municipal ejercerá la dirección integral de las atribuciones conferidas a la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana.
- II. Las competencias vinculadas a la implementación de instrumentos de gestión de la calidad del aire, serán ejercidas por la Instancia Ambiental definida en el Órgano Ejecutivo Municipal, en coordinación con la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana.

#### **ARTÍCULO 15. (SECRETARÍA MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE)**



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

El Órgano Ejecutivo Municipal contará con una Secretaría de Movilidad Urbana Sostenible, constituida bajo los siguientes lineamientos:

- a) Contemplar atribuciones de planificación y ejecución de las políticas en materia de transporte y tránsito.
- b) Contemplar en su estructura, Direcciones o Jefaturas de Unidad encargadas del Transporte Motorizado y del Transporte no Motorizado. A su vez, la repartición encargada del Transporte Motorizado deberá contemplar en su estructura, recursos humanos e instancias organizacionales encargadas del transporte motorizado público y privado.

#### **ARTÍCULO 16. (ATRIBUCIONES DE LA SECRETARÍA MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE)**

La Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, a través de la autoridad competente, tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Formular y ejecutar políticas, planes, programas y proyectos en materia de transporte y tránsito
- b) Determinar, bajo los procedimientos establecidos, la tarifa para la prestación de los servicios públicos de transporte, considerando hoja de costos actualizada, el nivel socioeconómico de la población usuaria, variación en los costos, y eficiencia en la operación y competitividad en el mercado de los operadores.
- c)
- d) Definir periodos regulatorios, proponer metodologías para el cálculo y actualización tarifaria, normas generales para la aplicación de las tarifas, definir estándares de calidad, seguridad y comodidad para las unidades del servicio de transporte
- e) Dictar, en el ámbito y materia de su competencia, reglamentos, normas de carácter regulatorio, u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de los operadores, administradores de infraestructura y actividades reguladas. Las normas estarán enmarcadas en procedimientos administrativos a su cargo, infracciones y sanciones, resolución de controversias, procedimientos de participación de los usuarios en el proceso regulatorio y otros.
- f) Realizar estudios técnicos periódicos, con el propósito de verificar si los operadores cubren sus costos de operación y que la tarifa contemple los criterios sociales para su aplicación.
- g) Verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales y técnicas de las entidades prestadoras y de actividades económicas bajo su ámbito competencial. Pero además supervisar el cumplimiento del marco regulatorio aprobado.
- h) Regular el transporte público de personas, transporte privado de personas, transporte de carga, transporte no motorizado, otras modalidades de transporte, tránsito y movilidad, conductores, medio ambiente, red vial (incluida la Revisión Técnica Vehicular) y concienciación.
- i) Prestar, directa o indirectamente, los servicios de transporte público de personas, transporte de carga, transporte no motorizado, otras modalidades de transporte.
- j) Establecer, tramitar e imponer sanciones, cuando corresponda, a los infractores de las normas contempladas en la presente Ley y sus Reglamentos.
- k) Diseñar, implementar y reformular las política de movilidad urbana sostenible.
- l) Aprobar los planes generales (instrumentos de gestión general) y revisarlos anualmente.
- m) Otorgar permisos y autorizaciones.
- n) Resolución de conflictos
- o) Proteger los derechos de los peatones, ciclistas, conductores, las usuarias y los usuarios y operadores.
- p) Otras definidas mediante normativa del Órgano Ejecutivo.

#### **ARTÍCULO 17. (CONSTITUCIÓN DE LA GUARDIA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y ORDENAMIENTO)**

La Guardia Municipal, dentro de su estructura organizacional, tendrá una unidad especializada de Tránsito y Ordenamiento, que será la repartición municipal, responsable de implementar las políticas de Transporte y Tránsito y de Ordenamiento Territorial, de ser necesario, coercitivamente.

#### **ARTÍCULO 18. (BRAZO Y CONTROL OPERATIVO)**

- I. El Órgano Ejecutivo Municipal tendrá en los guardias municipales de Tránsito y Ordenamiento, su brazo operativo para el cumplimiento de las políticas y directrices que genere en su ámbito competencial.



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

- II. Los guardias municipales de Tránsito y Ordenamiento, estarán habilitados para realizar todas las actuaciones de control en vía, e imponer sanciones a los operadores, usuarios, peatones, ciclistas y conductores, según lo prescrito en la presente Ley y su Reglamento.

#### **ARTÍCULO 19. (COORDINACIÓN Y AUXILIO RECÍPROCO CON LA POLICÍA BOLIVIANA)**

El control operativo de los guardias municipales de Tránsito y Ordenamiento podrá efectuarse para garantizar los derechos y obligaciones establecidas en la presente Ley, sin perjuicio de la coordinación y auxilio recíproco que el Gobierno Autónomo Municipal y la Policía Boliviana puedan establecer.

#### **ARTÍCULO 20. (PLATAFORMA CIUDADANA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE)**

I. La sociedad civil podrá organizarse en una Plataforma Ciudadana de Movilidad Sostenible conformada por sectores de la sociedad civil: organizaciones de profesionales, juntas vecinales, comité cívico, cámaras empresariales, universidades y organizaciones privadas sin fines de lucro.

La Plataforma tiene como finalidad, ejercer control social sobre la prestación del servicio público de transporte, en los siguientes aspectos:

- Velar por el cumplimiento de los criterios de prestación del servicio.
- Verificar que las tarifas cumplan el procedimiento establecido para su fijación.
- Hacer seguimiento al cumplimiento de los derechos y obligaciones de los usuarios, ciclistas, peatones y conductores.
- Efectuar seguimiento al cumplimiento los objetivos y las políticas de transporte y tránsito de la presente Ley.
- Verificar si se cumplen los objetivos de protección ambiental del municipio en materia de transporte y tránsito.
- Cooperar al Gobierno Autónomo Municipal, en toda otra implementación de políticas públicas en materia de transporte y tránsito.
- Proponer la ejecución de obras, en el marco de los instrumentos de planificación del transporte municipales.

II. El Gobierno Autónomo Municipal, convocará periódicamente a la Plataforma Ciudadana de Movilidad Sostenible, para evaluar la implementación de las políticas, planes o programas relativos a la materia. III. Las instancias municipales podrán brindar apoyo técnico o logístico a la plataforma mencionada, incluyendo ese apoyo el préstamo o facilitación de instalaciones públicas para sus reuniones.

### SECCIÓN II INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

#### **ARTÍCULO 21. (INSTRUMENTOS DE GESTIÓN GENERALES Y PARTICULARES)**

Las políticas y acciones concretas municipales, en materia de transporte y tránsito, estarán basadas en instrumentos técnicos de gestión, de alcance general y particular.

#### **ARTÍCULO 22. (INSTRUMENTOS DE GESTIÓN GENERALES)**

Los instrumentos de gestión generales, son:

- Programa Municipal de Transporte. PROMUT
- Plan integral de Sistema de Transporte Público Masivo
- Plan Vial.
- Plan de perfiles de vías.
- Plan de velocidades.
- Plan de estacionamientos.

#### **ARTÍCULO 23. (INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARTICULARES)**

Los instrumentos de gestión particulares, son:

- Estudio de impacto vial.
- Plan de adecuación de impactos viales.

#### **ARTÍCULO 24. (PROGRAMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE - PROMUT)**



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

- I. El Programa Municipal de Transporte, es un instrumento técnico que diagnostica los problemas de vialidad del Municipio y propone medidas estratégicas para la gestación de políticas específicas.
- II. El referido Programa, se constituirá en el documento base de trabajo de la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, debiendo todas las acciones de ejecución tener basamento técnico en el referido programa.
- III. El Programa Municipal de Transporte deberá ser elaborado, por periodos de cinco (5) años, por Secretaría Municipal de Movilidad Urbana y aprobado por el Concejo Municipal.
- IV. El Gobierno Autónomo Municipal destinará recursos para la elaboración del Programa y su implementación. Asimismo, para coadyuvar el sostenimiento financiero de las políticas de transporte y tránsito del municipio, podrá crear impuestos, tasas y contribuciones especiales de competencia exclusiva municipal así como la generación de ingresos provenientes de la venta de bienes y servicios.

#### **ARTÍCULO 25. (PLANES GENERALES)**

El Plan Vial, Plan de perfiles de vías, Plan de velocidades y el Plan de estacionamientos, son instrumentos técnicos que deben estar sustentados en el Programa Municipal de Transporte, deben ser elaborados por la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana y aprobados por el Órgano Ejecutivo Municipal a través de la disposición normativa que corresponda. Estos instrumentos serán revisados periódicamente.

#### **ARTÍCULO 26. (ESTUDIO DE IMPACTO VIAL)**

- I. El Estudio de Impacto vial, tiene naturaleza prospectiva y finalidad preventiva, se sustenta en un análisis de identificación de impactos viales negativos que potencialmente puede generar determinada obra civil que densifica la población.
- II. El Estudio referido, debe proponer medidas para minimizar los impactos que genera la obra en la movilidad de la zona.
- III. La Secretaría Municipal de Movilidad Urbana revisará y aprobará, si corresponde, el referido estudio y las medidas propuestas, dicha aprobación será requisito para la ejecución de obras.
- IV. Las obras civiles sujetas a este estudio y el contenido y procedimientos de tramitación del instrumento, serán reglamentados por el Órgano Ejecutivo Municipal.
- V. La Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, podrá sobre la base de los impactos viales identificados por el estudio o por sus propias evaluaciones, demandar adecuaciones en el diseño o compensaciones en especie (en infraestructura) que coadyuven a la reducción de los impactos señalados en base a criterios técnicos.

#### **ARTÍCULO 27. (PLAN DE ADECUACIÓN DE IMPACTOS VIALES)**

- I. El Plan de Adecuación de Impactos Viales, tiene naturaleza retrospectiva y finalidad de adecuación, se sustenta en un análisis de identificación de impactos viales negativos que efectivamente está generando determinada obra civil que densifica la población.
- II. El Plan referido, debe proponer medidas para minimizar los impactos que genera la obra en la movilidad de la zona.
- III. La Secretaría Municipal de Movilidad Urbana revisará y aprobará, si corresponde, el referido plan y las medidas propuestas, dicha aprobación será requisito para la otorgación o renovación de las licencias de funcionamiento de la actividad económica que se desarrollase en la infraestructura. En el caso de infraestructura de vivienda, el responsable de realizar el plan y pagar el costo de las medidas propuestas será el gestor del permiso de construcción, el incumplimiento de la presentación del plan, inhabilitará al mismo para la tramitación de nuevas obras.
- IV. Las obras civiles sujetas a este Plan, así como el contenido y procedimientos de tramitación del instrumento, serán reglamentados por el Órgano Ejecutivo Municipal.
- V. La Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, podrá sobre la base de los impactos viales identificados por el plan o por sus propias evaluaciones, demandar compensaciones en especie (en infraestructura) que coadyuven a la reducción de los impactos señalados.

### **TITULO II REGULACIÓN MUNICIPAL DE TRANSPORTE CAPÍTULO I**



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PERSONAS

#### ARTÍCULO 28. (INTERÉS PÚBLICO)

Declárese de interés público el transporte terrestre de personas en el Municipio de Tarija. En atención al derecho que tiene todo ciudadano del municipio al transporte público urbano, este será prestado bajo criterios de accesibilidad, seguridad, bajo impacto ambiental y sostenibilidad. El servicio de transporte terrestre estará sometido al régimen general de prestación de los servicios públicos municipales.

#### ARTÍCULO 29. (MODALIDADES DE PRESTACIÓN)

El transporte público de personas podrá ser prestado a través de gestión directa o indirecta o bajo modalidad mixta.

- a) La gestión directa es cuando el Gobierno Autónomo Municipal crea una empresa pública encargada de prestar y administrar el servicio de transporte automotor de las personas
- b) La gestión indirecta del servicio opera cuando el Gobierno Autónomo Municipal, a través de la concesión, autoriza al sector privado el transporte automotor de las personas.
- c) La modalidad mixta de gestión implica la combinación de ambas modalidades, estando las necesidades públicas de transporte cubiertas por oferta pública y privada de forma concurrente.

En cualquier modalidad de gestión, el prestador del servicio de transporte, estará sometido a las regulaciones y a los criterios para su prestación.

#### ARTÍCULO 30. (CRITERIOS DE PRESTACIÓN)

- I. El transporte público de personas a ser prestado en el municipio deberá cumplir los criterios de:
  - a) **Continuidad:** Implica que el servicio debe ser prestado oportunamente y, en lo posible, de manera ininterrumpida. Los prestadores deben garantizar que las necesidades de transporte sean cubiertas siempre que éstas se presenten.
  - b) **Regularidad:** Implica que el servicio debe prestarse conforme a reglamentaciones, sin variaciones sustanciales del mismo.
  - c) **Uniformidad:** Implica que la prestación no debe ser discriminatoria y por tanto debe garantizar la igualdad de todos los usuarios. La población vulnerable: mujeres en estado de gestación, niños, personas con discapacidad y adultos mayores, deben tener garantizada la accesibilidad al servicio.
  - d) **Generalidad:** Implica que cualquier persona que transite por el municipio, tiene el derecho de acceder a los servicios, sin exclusión alguna salvo en casos de vulneración de usuarios asentados en ubicaciones no aprobadas por instrumentos de planificación territorial.
  - e) **Obligatoriedad:** Implica que los prestadores del servicio están obligados a su prestación, no pudiendo librarse de la misma aduciendo razones económicas, de distancia, o de cualquier otra índole.
  - f) **Calidad:** Implica que la prestación del servicio debe ejecutarse bajo estándares específicos, en cuanto a itinerarios, puntualidad, trato cordial, información al usuario, acceso adecuado, entre otros.
  - g) **Eficiencia y Eficacia:** Implica que el servicio debe ser prestado cumpliendo las metas establecidas y utilizando los recursos disponibles de la mejor manera.
  - h) **Sostenibilidad:** La prestación del servicio debe gestionarse de forma tal que contemple recursos financieros estables y suficientes a largo plazo, y una administración financiera que permita la cobertura de un elevado porcentaje, sino la cobertura total, de los costos de la prestación para asegurar una ejecución idónea.
  - i) **Seguridad:** La prestación de servicios debe darse en condiciones que garanticen la integridad de personas durante el traslado del lugar de origen al lugar de destino.
  - j) **Tarifa equitativa:** la contraprestación por el uso del servicio público, debe permitir la cobertura de los costos propios del servicio y atender las diferencias de usuarios con relación a ingresos y vulnerabilidad.
- II. El incumplimiento de alguna de los criterios mencionados, por operadores públicos o privados, faculta al Gobierno Autónomo Municipal a: i) la intervención subsidiaria para garantizar la debida prestación del servicio, ii) la generación de reglamentaciones nuevas, iii) la imposición de sanciones, iv) la resolución de contratos de concesión.

#### ARTÍCULO 31. (ACCESO A LA PRESTACIÓN PÚBLICA)



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

Los operadores accederán a la prestación del servicio de transporte público de personas, bajo las siguientes modalidades.

a) Privados.-

Las personas naturales deberán obtener autorización de prestación por parte del Gobierno Autónomo Municipal previa verificación del cumplimiento de requisitos. La autorización de prestación, constituye un acto administrativo habilitante.

Las personas jurídicas signarán contratos de concesión, previo proceso público de licitación y verificación del cumplimiento de requisitos. Los contratos de concesión podrán incluir cláusulas que garanticen la idónea prestación del servicio público.

b) Públicos.-

La empresa pública accederá al servicio, previa verificación de la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, emitida mediante acto administrativo habilitante.

#### ARTÍCULO 32. (OPERADORES)

Los operadores del servicio de transporte público de personas, tendrán las siguientes prerrogativas:

- a) Cobrar la tarifa de transporte público por los servicios prestados a los usuarios.
- b) Acceder a incentivos tributarios, sobre impuestos municipales. Incentivos a ser generados por el Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado (en el caso de operadores privados).
- c) Acceder a programas de financiamiento para renovación de la flota vehicular (en caso de operadores privados).
- d) Requerir el cumplimiento de las obligaciones de los usuarios cuando éstos se trasladen en sus vehículos, y en su defecto acudir ante la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana (o funcionarios en vía).

#### ARTÍCULO 33. (OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES)

I. Los operadores privados del servicio de transporte público de personas, tendrán las siguientes obligaciones:

- a) Cumplir los horarios establecidos en las normas municipales aplicables, garantizando el principio de continuidad del servicio.
- b) Cumplir toda reglamentación que emita el Gobierno Autónomo Municipal regulando la prestación del servicio.
- c) Prestar el servicio garantizando el acceso del mismo a todos los usuarios, con preferencia a población vulnerable: mujeres en estado de gestación, niñas, niños, personas con discapacidad y adultos mayores.
- d) Prestar servicio según la cobertura que le establezca el Gobierno Autónomo Municipal.
- e) Prestar el servicio de forma obligatoria a cualquier usuario que lo requiera, no pudiendo aducir razones económicas, de distancia, o de cualquier otro tipo para no efectuar la prestación.
- f) Cumplir con los estándares de calidad, en cuanto a itinerarios, puntualidad, trato cordial, información al usuario, acceso adecuado, entre otros criterios
- g) Prestar el servicio de forma eficiente, eficaz y trasladando a los usuarios a su destino con comodidad y puntualidad.
- h) Prestar el servicio por las rutas que establezca el Gobierno Autónomo Municipal.
- i) Promover el respeto de los derechos de locomoción de la población, en el ejercicio de sus funciones.
- j) Acatar la tarifa aprobada por el Gobierno Autónomo Municipal.
- k) Cumplir la Revisión Técnica Vehicular periódicamente.
- l) Proporcionar información sobre la prestación del servicio cuando así le sea requerido.
- m) Proporcionar documentación legal cuando así le sea requerido.
- n) En caso del cambio obligado de rutas (por razones de fuerza mayor) hacer conocer a los usuarios del hecho, si se conoce con anticipación, caso contrario, retomar la ruta autorizada en cuanto le sea posible.
- o) Cumplir y respetar su recorrido, frecuencias de paso y paradas de descenso y ascenso.
- p) Vigilar que los usuarios del servicio no perturben la tranquilidad del recorrido ni pongan en riesgo la seguridad de otros pasajeros.
- q) Operar adecuadamente el vehículo en cuanto a la capacidad de carga y cantidad de pasajeros.

II. En el caso de los personas naturales sindicalizadas, que pretendan prestar servicio de transporte público a través del Sindicato, éste deberá estar constituido como persona jurídica y garantizar el cumplimiento de las obligaciones referidas por parte de sus afiliados.



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

#### **ARTÍCULO 34. (DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS)**

Los usuarios del servicio de transporte público de personas, tendrán los siguientes derechos:

- 1) Que se cumplan los horarios establecidos en las normas municipales aplicables, garantizando el principio de continuidad del servicio.
- 2) Exigir el cumplimiento de la reglamentación que emita el Gobierno Autónomo Municipal regulando la prestación del servicio.
- 3) Acceder plenamente al servicio, y con preferencia cuando tengan la calidad de mujeres en estado de gestación, niñas, niños, personas con discapacidad y adultos mayores.
- 4) Recibir la cobertura del servicio de acuerdo a sus necesidades de transporte, salvo en los casos en que su ubicación esté dada por un asentamiento ilegal o no contemplado en el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio.
- 5) Recibir el servicio, de forma obligatoria por parte de los operadores, sin que éstos puedan aducir razones económicas, de distancia, o de cualquier otro tipo para no efectuar la prestación.
- 6) Recibir un servicio de transporte público de calidad, en cuanto a itinerarios, puntualidad, trato cordial, información al usuario, acceso adecuado, entre otros criterios.
- 7) A recibir un servicio eficiente y eficaz, siendo transportados a su destino final con comodidad y puntualidad.
- 8) Recibir el servicio en las rutas establecidas por el Gobierno Autónomo Municipal.
- 9) A erogar la tarifa aprobada por el Gobierno Autónomo Municipal, sin la imposición de costos adicionales.
- 10) A recibir un servicio que garantice su seguridad e integridad personal.
- 11) A acudir ante la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana (o funcionarios en vía), cuando sus derechos sean conculcados por un operador.

Asimismo tendrán las siguientes obligaciones:

- 1) Cumplir con las regulaciones de transporte emitidas por el Gobierno Autónomo Municipal.
- 2) Cancelar la tarifa por uso de transporte público.
- 3) Abordar el transporte público en las paradas establecidas por el Gobierno Autónomo Municipal.
- 4) No lanzar objetos de ningún tipo por las ventanas o puertas de los vehículos de transporte público.
- 5) No ingerir alimentos o bebidas, ni realizar cualquier acción que afecte la higiene de los vehículos de transporte público.
- 6) No realizar ninguna acción que ponga en riesgo su integridad personal o la de otros pasajeros.
- 7) No transportar sustancias peligrosas.

#### **ARTÍCULO 35. (DETERMINACIÓN DE RUTAS)**

El Gobierno Autónomo Municipal deberá determinar las rutas del transporte público, según criterios de movilidad urbana y los planes y programas aprobados.

### **CAPÍTULO II REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS**

#### **ARTÍCULO 36. (NATURALEZA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS)**

El transporte público de personas, por estar declarado de interés público está sometido al régimen de servicio público, debiendo para su prestación atender a criterios de continuidad, regularidad, uniformidad, generalidad, obligatoriedad, calidad, eficiencia, eficacia, sostenibilidad, seguridad y de la aplicación de una tarifa equitativa.

#### **ARTÍCULO 37. (TRANSPORTE DE ESCALA MENOR)**

El transporte público de personas, tendrá escala menor cuando sólo posea capacidad de transporte, en un solo viaje, de uno (1) a seis (6) usuarios, en recorridos concertados. Se definirá en reglamentación los vehículos que pueden prestar este servicio. Este transporte abarca a taxis, radiotaxis y taxi-trufis.

#### **ARTÍCULO 38. (TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO)**

El transporte público de personas, tendrá carácter colectivo cuando posea capacidad de transporte, en un solo viaje, de siete (7) a cuarenta (40) usuarios, recorridos fijos y horarios aprobados. Buses, minibuses, microbuses, furgonetas, y otros automóviles a ser definidos bajo reglamentación, podrán efectuar la prestación de este servicio.



## CONCEJO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

### **ARTÍCULO 39. (TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO)**

El transporte público de personas, tendrá carácter masivo cuando posea capacidad de transporte, en un solo viaje, de entre cuarenta y uno (41) y ciento cincuenta (150) usuarios, en recorridos fijos y horarios aprobados. El transporte masivo estará, en su caso, correlacionado a un sistema integral que atienda la demanda de transporte agregada. Podrá estar compuesto de:

- a) Una infraestructura física con: Andenes, paradas, redes de servicios, carriles exclusivos para buses, rutas alimentadoras, estaciones o patios
- b) Infraestructura complementaria: Pasos y puentes peatonales, señalización específica, ciclo rutas y ciclo parqueaderos, y plazoletas.
- c) Un sistema operativo eficiente.
- d) Un sistema de recaudación moderna.
- e) Institucionalidad eficiente de planeación, gestión y control permanente del sistema.

### **ARTÍCULO 40. (OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO)**

El Servicio Público de Transporte de Pasajeros debe satisfacer la necesidad colectiva de movilización, siendo prestado por operadores pudiendo ser, además de los definidos en los artículos precedentes, de acuerdo a la capacidad del vehículo y de la actividad a desarrollar los siguientes:

1. Servicio público de transporte escolar.
2. Servicio público de transporte de turismo.
3. Servicio público de transporte para salud y emergencia
4. Aquellos que deban ser implementados por causas de desastres naturales y/o emergencias.

### **ARTÍCULO 41. (AUTORIZACIÓN Y CONCESIÓN)**

Todo operador de transporte público de personas, deberá estar debidamente habilitado por el Gobierno Autónomo Municipal para poder prestar el servicio público de transporte en la jurisdicción del municipio. La habilitación, consignará los detalles técnicos de prestación del servicio (rutas, horarios, etc.) se efectuará según la siguiente modalidad:

- a) El transporte público de personas, de escala menor, deberá obtener autorización de prestación (TARJETA DE OPERACIÓN), por parte del Gobierno Autónomo Municipal, según requisitos y procedimientos, a ser aprobados por el Órgano Ejecutivo Municipal.
- b) El transporte público de personas, colectivo, podrá obtener autorización de prestación o contrato de concesión, según requisitos y procedimiento o previo proceso público de licitación, según el caso.
- c) El transporte público de personas, masivo, sólo será habilitado a través de autorización emergente de contratos de concesión, previo proceso público de licitación.
- d) El transporte escolar, de turismo, salud y emergencias y aquellos implementados por desastres naturales y/o emergencias será habilitado a través de autorización, por parte del Gobierno Autónomo Municipal, según requisitos y procedimientos, a ser aprobados por el Órgano Ejecutivo Municipal.

### **ARTÍCULO 42. (PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE MASIVO)**

I. El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, a través de políticas fomento, promoverá de forma priorizada al transporte masivo, dirigiendo el flujo de recursos a proyectos de implementación de un sistema basado en este tipo de transporte y una vez implementado, incentivará a los usuarios el uso del mismo.

II. Las políticas de transporte y tránsito, deberán tener como uno de sus ejes la promoción del transporte masivo, sobre la base del reconocimiento de su mayor eficiencia económica y su menor impacto sobre el medio ambiente y sobre la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Tarija y la provincia Cercado.

### **ARTÍCULO 43. (MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE SINDICALIZADO)**

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, creará una instancia técnica de promoción, coordinación, capacitación y apoyo, para incentivar la modernización de los sindicatos de transporte, con el objetivo de integrar a este sector a las iniciativas municipales y otorgar mayor grado de sostenibilidad al sistema de transporte.

### **ARTÍCULO 44. (TARIFA)**



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

I. El transporte público de personas, en tanto servicio público, independientemente de si el operador es público o privado, estará regido por una tarifa diferencial. La tarifa deberá tener las siguientes particularidades:

- a) **Proporcionalidad.-** Implica que la tarifa debe ser razonable y ajustada a la prestación. Debe existir equivalencia entre el servicio que se ofrece y lo que se paga por el mismo.
- b) **Legalidad.-** Implica que la tarifa debe ser aprobada por el Gobierno Autónomo Municipal. En el caso de los operadores privados, éstos pueden plantear una tarifa, que de igual forma debe ser considerada por la autoridad competente del Gobierno Autónomo Municipal. Ningún servicio de transporte público de personas, podrá cobrar un monto diferente al de la tarifa establecida, bajo ningún concepto. El reajuste de tarifas, deberá ser efectuado con control social y aprobado también por el Gobierno Autónomo Municipal.
- c) **Efectividad.-** El pago de tarifa sólo debe efectuarse por la efectiva prestación del servicio. Cualquier pago de tarifa sin que se efectúe el desplazamiento del usuario de su destino de origen a su destino final, es contrario al servicio ofrecido, por tanto el usuario queda facultado a demandar la restitución de la tarifa erogada.
- d) **Igualdad.-** La tarifa debe ser igualitaria para todos los usuarios, en el caso que los costos de operación superen las posibilidades de pago de determinada población, el Gobierno Autónomo Municipal podrá efectuar subsidios para garantizar la prestación igualitaria a todos los usuarios. En tanto los subsidios, implican costos a la colectividad y reducen la capacidad de gestión del Gobierno Autónomo Municipal, se buscará que estos sean una medida excepcional, y en caso que económicamente sean ineludibles, se buscará siempre reducir al mínimo su impacto en el erario municipal.
- e) **Asequibilidad.-** La tarifa, debe ser preeminentemente equitativa, por lo que al margen de la generación de condiciones igualitarias debe permitir que usuarios de bajos ingresos o en situaciones de vulnerabilidad de cualquier tipo, puedan acceder al servicio. Los segmentos poblaciones con mayores ingresos, o las rutas más rentables, podrán subvencionar a poblaciones con menores ingresos o rutas menos rentables (subsidios cruzados).
- f) **Temporalidad.-** Las tarifas tendrán carácter temporal, pudiendo ser revisadas periódicamente. La política tarifaria deberá ser determinada sobre la base de estudios técnicos, y en la medida de lo posible económicamente, debe propender a una tarifa única o plana, por sobre tarifas zonales o sectoriales.

#### ARTÍCULO 45. (PROCEDIMIENTO DE FIJACIÓN DE LA TARIFA)

I. La determinación de la tarifa de transporte público, en tanto contraprestación de un servicio público debe atender ineludiblemente los criterios de: proporcionalidad, legalidad, efectividad, igualdad, asequibilidad y temporalidad. Los funcionarios públicos están obligados a que dichos criterios sean cumplidos.

II. La modificación de la tarifa, debe responder a un estudio tarifario encargado por el Gobierno Autónomo Municipal, que podrá ser enriquecido con aportes técnicos de los operadores.

III. El estudio tarifario deberá considerar hoja de costos actualizada, el nivel socioeconómico de la población usuaria y eficiencia en la operación y competitividad en el mercado de los operadores. El régimen tarifario deberá considerar el cumplimiento de estándares de calidad, comodidad y seguridad, pero además la eficiencia en la operación, reflejando el costo de operación y la inversión.

IV. La tarifa no podrá ser fijada sin tomar en cuenta las consideraciones y observaciones de la población civil, representada por las juntas de vecinos como control social. El incremento de la tarifa deberá responder necesariamente a una mejora específica del servicio.

V. La Autoridad Competente, fijará la tarifa sobre la base de las condicionantes previamente enunciadas, la inobservancia de los criterios básicos de la tarifa, la inexistencia de un estudio tarifario municipal, la desatención de las observaciones de las juntas de vecinos y la exclusión de las mejoras específicas propuestas, serán causales para determinar la nulidad de la tarifa.

#### ARTÍCULO 46. (CONTROL DE TARIFA)

La Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, y sus funcionarios en vía, serán los responsables de fiscalizar que los operadores efectúen el cobro adecuado por su servicio, según la tarifa definida y de igual forma fiscalizar que los usuarios efectúen el pago correspondiente por el servicio prestado.

### CAPÍTULO III



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PRIVADO DE PERSONAS

#### **ARTÍCULO 47. (NATURALEZA DEL TRANSPORTE PRIVADO DE PERSONAS)**

I. El transporte privado de personas, sin fines de lucro, está sometido al régimen de competencia, pero bajo regulaciones del Gobierno Autónomo Municipal en atención al derecho de locomoción.

II. El transporte privado de personas, con fines de lucro, estará regido por regulaciones del Gobierno Autónomo Municipal, en atención a su incidencia en la movilidad general. El precio que se eroga como contraprestación por este servicio, no estará sometido al régimen tarifario y se regirá por la oferta y demanda.

#### **ARTÍCULO 48. (ACCESO A LA PRESTACIÓN PRIVADA)**

Las personas naturales o jurídicas que pretendan realizar el transporte privado de personas, con fines de lucro, deberán obtener autorización de prestación por parte del Gobierno Autónomo Municipal previa verificación del cumplimiento de requisitos. La autorización de prestación, constituye un acto administrativo habilitante.

#### **ARTÍCULO 49. (TRANSPORTE ESCOLAR)**

Los operadores de transporte privado escolar deberán obtener la autorización de prestación y dar cumplimiento a las regulaciones específicas que emita el Gobierno Autónomo Municipal para la prestación del mismo, habilitándose de esa forma al cobro de una contraprestación acordada con el contratante.

#### **ARTÍCULO 50. (TRANSPORTE DE TURISMO)**

I. Los operadores de transporte privado turístico deberán obtener la autorización de prestación y dar cumplimiento a las regulaciones específicas que emita el Gobierno Autónomo Municipal para la prestación del mismo.

II. La prestación de este servicio está habilitada para la visita a lugares turísticos de la Provincia Cercado. Los prestadores de este servicio, habilitados en otras jurisdicciones, que pretendan realizar sus operaciones en la ciudad de Tarija y la Provincia Cercado deberán dar cumplimiento a las regulaciones locales.

#### **ARTÍCULO 51. (TRANSPORTE SIN FINES DE LUCRO)**

I. El transporte privado sin fines de lucro (vehículo particular), por su potencialidad de uso abusivo, ineficiencia comparativa con medios de transporte masivos, estará regido a regulaciones municipales específicas, para promover su uso responsable.

II. El Gobierno Autónomo Municipal podrá promover políticas de coche multiusuario, coche compartido, estacionamientos disuasorios u otras políticas afines.

#### **ARTÍCULO 52. (SERVICIO DE TRANSPORTE PARA SALUD Y EMERGENCIAS)**

I. Será prestado con la finalidad de movilizar a personas y/o pacientes que requieren atención médica de emergencia, en vehículos (ambulancias) que cumplan las normas y características específicas, determinadas para este tipo de servicio.

II. Las personas naturales o jurídicas que presten el servicio privado o público de transporte para salud y emergencias, deberán obtener en forma obligatoria, el permiso municipal correspondiente, pudiendo solicitar el mismo para un vehículo o más.

Se excluye de la obligación de obtener el permiso municipal a los vehículos de la Policía Boliviana.

### **CAPÍTULO IV REGULACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA**

#### **ARTÍCULO 53. (NATURALEZA DEL TRANSPORTE DE CARGA)**

El transporte de carga, en atención a su incidencia en la movilidad general, estará regido por regulaciones del Gobierno Autónomo Municipal, que deberá considerar las condiciones técnicas y capacidad del vehículo para desarrollar este tipo de actividad. Está sometido al régimen de competencia y se regirá por criterios de oferta y demanda.

#### **ARTÍCULO 54. (ARTÍCULOS DE NATURALEZA DEL TRANSPORTE DE CARGA)**



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

El transporte de carga comprende el desplazamiento de los siguientes artículos:

- a) Carga agrícola.
- b) Carga de materiales de construcción.
- c) Carga de escombros.
- d) Carga de materiales perecederos o fungibles.
- e) Carga de productos refrigerados.
- f) Carga de materiales y sustancias peligrosas.
- g) Carga seca.
- h) Carga de maquinaria pesada.
- i) Carga de valores (dinero, metales preciosos, joyas, etc.).
- j) Carga de mercancías varias.
- k) Carga de enseres, artefactos, utensilios y otros.
- l) Carga de cualquier otro bien susceptible de apropiación.

#### **ARTÍCULO 55. (NORMAS DE CARGA)**

I. El transporte de carga en la Provincia Cercado, deberá sujetarse a lo dispuesto por la Ley de Control de Pesos y dimensiones Vehiculares en La Red Vial Fundamental, Ley No 441, del 26 de noviembre de 2013, respecto a cuestiones generales sobre pesos y dimensiones de las unidades de transporte. y/o leyes y normas relacionadas.

II. El transporte de sustancias peligrosas, estará sujeto a la detención de Licencia para Actividades con Sustancias Peligrosas, y al cumplimiento del Reglamento para Actividades con Sustancias Peligrosas, Decreto Supremo No 24176. y/o leyes y normas relacionadas

III. La Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, fiscalizará el cumplimiento de las disposiciones nacionales vigentes y podrá emitir reglamentación complementaria a la que estará sujeta el transporte de carga en la jurisdicción municipal.

#### **ARTÍCULO 56. (RESTRICCIONES)**

El transporte de carga, estará sujeto a restricciones en horarios, rutas y vías de circulación, lugares de carga y descarga, restricciones de velocidad, a efecto de no perjudicar la circulación vehicular y peatonal, y con la finalidad de armonizar su funcionamiento con las políticas de transporte y tránsito generales del municipio.

#### **ARTÍCULO 57. (PLATAFORMAS LOGÍSTICAS)**

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, promoverá en sus políticas, la concepción, desarrollo e implementación de proyectos vinculados a plataformas logísticas de carga que permitan la intermodalidad en el transporte de mercancías, la transferencia de carga intermodal y la oferta de servicios logísticos además del desarrollo de áreas industriales en el ámbito de su jurisdicción.

#### **ARTÍCULO 58. (SISTEMA DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS)**

Las iniciativas relativas a plataformas logísticas, deberán considerar para su ubicación los principales flujos de mercancías y deberán propender a que su implementación tenga como visión a mediano plazo su integración a un sistema de plataformas logísticas nacional (distribución mayorista). Las políticas de transporte y tránsito en esta materia deberán estar orientadas a permitir que la ciudad de Tarija y la Provincia Cercado sea el eje departamental del flujo de carga.

La ubicación de plataformas logísticas, debe integrar criterios de ordenamiento territorial, siendo requisito indispensable para su ejecución la existencia de un estudio que justifique desde el punto de vista territorial el emplazamiento definido en función a los criterios técnicos relevantes (flujos de mercancías, infraestructura vial, intermodalidad, etc). Dado el carácter turístico de la ciudad de Tarija y la Provincia Cercado, el emplazamiento no debe afectar tampoco el atractivo de la ciudad.

#### **ARTÍCULO 59. (REPARTO URBANO DE MERCANCÍAS)**



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

- I. Por su incidencia en la movilidad de la ciudad, el reparto urbano de mercancías (distribución minorista), estará sometido a reglamentación específica. Los operadores de este servicio deberán registrarse ante el Órgano Ejecutivo Municipal y dar cumplimiento estricto a las regulaciones que se emitan.
- II. La política municipal de ordenamiento del reparto urbano de mercancías, deberá considerar:
- a) Estudios sobre normas y hábitos relacionados con el reparto de mercancías (tiempos, lugares, instalaciones y hábitos de estacionamiento).
  - b) Identificación de zonas objetivo para organizar el reparto de mercancías (centro de la ciudad, espacios comerciales, zonas de alta densidad poblacional, zonas congestionadas, etc.)
  - c) Análisis de patrones espaciales del sistema de reparto, identificación de rutas típicas, así como volúmenes y pesos.
- III. El Gobierno Autónomo Municipal propenderá a que la regulación del reparto urbano de mercancías, sea eficiente económicamente para sus operadores y promueva la movilidad urbana sostenible general.

#### CAPÍTULO V

#### TRANSPORTE NO MOTORIZADO PEATONES, CICLISTAS Y TRANSPORTE A TRACCIÓN ANIMAL

##### ARTÍCULO 60. (NATURALEZA)

- I. El transporte no motorizado, implica el desplazamiento de personas generando impactos ambientales mínimos, los desplazamientos peatonales, ciclísticos y a tracción animal están comprendidos en esta categoría.
- II. El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, reconoce que la ciudad debe redirigir su desarrollo a la mejora de las condiciones para este tipo de transporte y debe promoverlo e incentivarlo, como un modo de transporte complementario al sistema de transporte motorizado y en su caso como alternativa viable de desplazamiento, que contribuye a la descongestión, menor impacto de gases contaminantes y ruido. La implementación de políticas de este tipo, debe concebir al transporte en bicicleta y peatonal como medios reales de transporte, al margen de los fines recreativos de los mismos.

##### ARTÍCULO 61. (PRIORIDAD DE TRÁNSITO)

Las personas con discapacidad, mujeres embarazadas, adultos mayores y los peatones tienen derecho y prioridad de tránsito en el espacio público, pero deberán evitar el tránsito por superficies de circulación vehicular, y deberán cruzar las vías rápidas, primarias y de acceso controlado por las esquinas, puentes peatonales, pasos a desnivel o zonas marcadas para tal efecto, excepto en las calles locales, cuando exista solo un carril para la circulación, en las cuales podrán cruzar en cualquier punto, con precaución del tránsito vehicular.

Los peatones deberán cruzar las vías reguladas por semáforo:

- I. Cuando tengan semáforo peatonal con luz verde habilitante;
- II. Si sólo existe semáforo vehicular y el mismo dé paso a los vehículos que circulan en su misma dirección, sólo cuando se encuentren en alto total;
- III. No teniendo semáforo a la vista, deberá cruzar cuando esté totalmente detenido el tránsito vehicular; y
- IV. No deberá cruzar con luz roja o amarilla en el semáforo peatonal.

##### ARTÍCULO 62. (USO DE ACERAS)

Las aceras de las vías públicas, sólo deberán ser utilizadas para el tránsito de las personas con discapacidad y por los peatones, con las excepciones que determinen las autoridades municipales y para dar espacio a la infraestructura ciclista, exceptuando aquella destinada para la circulación. Dichas autoridades promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares.

En las zonas donde se concentren vías públicas con elevada densidad de tránsito de vehículos motorizados y mayor propensión a la saturación de conformidad con las opiniones de las autoridades municipales en materia de movilidad se instrumentarán sistemas integrados de transporte público y de movilidad no motorizada.



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

Se tenderá progresivamente a la peatonalización del centro de la ciudad, para facilitar el desplazamiento de las personas.

#### **ARTÍCULO 63. (MOVILIDAD SEGURA Y PREFERENCIAL)**

Adicionalmente a los derechos que corresponden a los peatones en general, las personas con discapacidad tendrán preferencia de paso en todas las zonas de paso peatonal; asimismo, deberán dárseles las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.

De igual manera, los ciclistas tienen derecho a una movilidad segura y preferencial antes que el transporte público, con la responsabilidad de utilizar los espacios de circulación designados, de respetar las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regule la circulación vial compartida o la exclusiva, de respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal, la de dar preferencia a las personas con discapacidad y peatón.

#### **ARTÍCULO 64. (DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL PEATÓN)**

I. Los peatones tienen los siguientes derechos:

- a) A ejercitar derecho de paso a través de los pasos de cebra, sobre cualquier vehículo, cuando la calle no esté semaforizada o no haya agentes de tránsito. El cruce debe efectuarse cuando el vehículo se encuentre al menos a 40 metros.
- b) A vivir en un entorno sano y a disfrutar libremente de los espacios públicos en condiciones que garanticen adecuadamente su bienestar físico y psicológico.
- c) A vivir en lugares (urbanos o rurales) pensados para las necesidades de las personas y no para las de los vehículos, y a disponer de dotaciones a distancias que pueda recorrer andando o en bicicleta.
- d) Las mujeres embarazadas, las niñas, niños, personas con discapacidad y adultos mayores, en cuanto peatones, tienen derecho a que su municipio sea un lugar que facilite el contacto social y no un lugar que agrave su propia situación de vulnerabilidad.
- e) Las personas con discapacidad tienen derecho a medidas específicas que mejoren su movilidad autónoma, tales como reformas en los espacios públicos, los sistemas de transporte público (líneas guía, señales de advertencia, señales acústicas, autobuses y minibuses y otras unidades de transporte accesibles).
- f) A que ciertas zonas urbanas sean para su uso exclusivo, lo más extensas posible, que no sean simples recintos peatonales sino que estén en relación con la organización general de la ciudad, así como al derecho a que conecten itinerarios cortos, lógicos y seguros.
- g) A que se tengan en cuenta los límites en cuanto a emisiones de sustancias y ruido que se consideran científicamente tolerables y no sean nocivos para la salud.
- h) Al uso en todos los medios de transporte público de vehículos que no sean una fuente de contaminación.
- i) A Que se fijen límites de velocidad y que se modifique la disposición de carreteras y cruces como forma de garantizar la seguridad de la circulación a pie.
- j) A Un sistema de señalización de tráfico eficaz cuyo diseño tenga en cuenta las necesidades de las personas ciegas y las sordas.
- k) A Un servicio de transporte público ecológicamente eficiente, extenso y bien equipado que cubra las necesidades de todos los peatones, en particular de las poblaciones vulnerables.
- l) A La provisión de facilidades para bicicletas en todas las áreas urbanas.
- m) A zonas de estacionamiento situadas de tal forma que no afecten a la movilidad de los peatones ni a la capacidad de disfrutar de áreas de arquitectura notable.
- n) A espacios públicos de circulación vehicular.
- o) A denunciar a aquellos vehículos motorizados y ciclistas cuando éstos no cumplan con sus obligaciones y vulneren las preferencias de circulación peatonales.

II. Los peatones tienen las siguientes obligaciones:

- a) A cumplir las reglamentaciones que le sean aplicables y asumir responsabilidad en caso de incumplimiento.
- b) A limitar su derecho de paso preferente, cuando se trate de vehículos bomberos, ambulancias, policías, vehículos de emergencia y vehículos oficiales si éstos usan señales sonoras.
- c) A cruzar las calles semaforizadas sólo cuando esté permitido.
- d) A cruzar las calles por cruces de cebra, pasarelas u otros lugares autorizados.



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

- e) A no descender de las calzadas para detener vehículos o por cualquier otra circunstancia.
- f) Los grupos de niños deben ser supervisados por al menos dos adultos.
- g) A no cruzar por la parte posterior de vehículos detenidos momentáneamente.
- h) A someterse a pruebas para determinar posibles intoxicaciones por alcohol, drogas, estupefacientes u otras sustancias afines.

III. Las personas en sillas de ruedas, andadores mecanizados, y cualquier vehículo de transporte de niños, se encuentran sometidos a los derechos y obligaciones propias de un peatón. Se deberá desarrollar un Plan Específico para Personas con discapacidad, además de la proposición de acciones concretas.

#### **ARTÍCULO 65. (SERVICIOS PARA EL PEATÓN)**

Se promoverán servicios especiales, como políticas de incentivos, para el transporte a pie. Entre ellos y de forma no restrictiva, puede mencionarse:

- a) Mejora en las intersecciones.
- b) Mejora en las aceras y pasos peatonales.
- c) Construcción de circuitos peatonales.
- d) Construcción de aceras.
- e) Mejora en los accesos a colegios, establecimientos educativos, hospitales y parques.
- f) El Gobierno Autónomo Municipal, atenderá todo reclamo y reparación menor existente en aceras que presenten desperfectos, debiendo realizar todas las gestiones para su pronta solución.

#### **ARTÍCULO 66. (REGLA GENERAL)**

Los espacios públicos son prioritariamente para el uso del peatón, por sobre cualquier otro medio de transporte. El uso de los espacios públicos debe permitir a la mayor parte de los usuarios su disfrute pleno.

#### **ARTÍCULO 67. (MANIFESTACIONES CULTURALES)**

El Gobierno Autónomo Municipal reconoce la importancia de las manifestaciones culturales (las folclóricas entre ellas), y la importancia de los espacios públicos (plazas, parques, calles, etc.) para su desarrollo, por lo que todo uso de los mismos debe darse previo permiso municipal y con el menor impacto a la libre circulación de otros usuarios, dicho permiso estará sujeto a reglamentación especial.

#### **ARTÍCULO 68. (DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL CICLISTA)**

I. Los ciclistas tienen los siguientes derechos:

- a) A circular por vías públicas, calles, caminos o carreteras, respetando las normas aplicables.
- b) A circular por parques públicos y otros espacios públicos habilitados para el efecto.
- c) A disponer de vías de circulación privilegiada dentro de la ciudad, como ciclovías, y espacios similares.
- d) A disponer de adecuados espacios gratuitos y libres de obstáculos, para el parqueo de bicicletas. Las infraestructuras públicas o privadas, deberán incluir estacionamientos para bicicletas, según regulaciones municipales.
- e) A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público, sin ningún costo adicional. Para este fin, se promoverá que los operadores doten sus unidades de estructuras portabicicletas.
- f) A hacer cambios de dirección y giro, previa indicación.
- g) A tener días de circulación preferente en el área urbana, y promover el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos.
- h) A ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito en sus denuncias sobre obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación en unidades de servicio público.
- i) A recibir incentivos por parte del Gobierno Autónomo Municipal.

II. Los derechos referidos, se complementan con las siguientes obligaciones:

- a) Respetar las señales de tránsito y las instrucciones de los funcionarios públicos habilitados.
- b) Circular en el sentido de la vía.
- c) Llevar a bordo de la bicicleta sólo el número de personas para las que se tenga asiento disponible.
- d) Rebasar vehículos únicamente por el carril izquierdo.
- e) Usar bandas reflejantes cuando circulen de forma nocturna.
- f) Usar casco de protección.



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

- g) Circular con precaución por las vías públicas.
- h) Indicar con el brazo y mano, los cambios de dirección o giro.
- i) No transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio.

#### **ARTÍCULO 69. (COEXISTENCIA EN LA CIRCULACIÓN)**

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado promoverá el uso compartido y la coexistencia de circulación ciclística y automovilística en las vías públicas, política que podrá ser implementada a través de zonas de velocidad restringida.

#### **ARTÍCULO 70. (SERVICIOS PARA CICLISTAS)**

Se promoverán servicios especiales como políticas de incentivos para los ciclistas. Entre ellos pueden mencionarse:

- a) Alquiler de bicicletas.
- b) Bicicletas de uso gratuito en diferentes puntos del municipio.
- c) Parqueos gratuitos y seguros para bicicletas.
- d) Servicios públicos de mantenimiento de bicicletas.

#### **ARTÍCULO 71. (TRANSPORTE A TRACCIÓN ANIMAL)**

El transporte a tracción animal, deberá sujetarse a normas generales de circulación y estará sometido a reglamentación específica.

Se prohíbe el tránsito por la vía pública urbana de semovientes si no cuentan con un jinete, que no podrá hacer uso de los parques para la alimentación de los mismos, además deberá contar con el respectivo pañal.

### **CAPÍTULO VI OTRAS MODALIDADES DE TRANSPORTE**

#### **ARTÍCULO 72. (REGULACIÓN SOBRE OTRAS MODALIDADES)**

I. El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado regulará el transporte aéreo que tengan incidencia en el desarrollo urbano y la movilidad de la ciudad, en aspectos como: la promoción de la intermodalidad, uso de infraestructuras, construcción de infraestructuras, otros que se consideren relevantes. Se emitirá reglamentación específica sobre el particular.

II. Los operadores de estos servicios, al margen del cumplimiento de las disposiciones municipales que les sean aplicables, deberán acatar las normas nacionales correspondientes.

#### **ARTÍCULO 73. (INTERMODALIDAD)**

I. Las políticas públicas del Gobierno Autónomo Municipal fomentarán la intermodalidad, en el desplazamiento de personas y carga, con la finalidad de aprovechar todos los modos de transporte.

II. Se propenderá que el transporte aéreo de carácter interdepartamental e intermunicipal se articule con el transporte urbano que se desarrolla en el municipio.

III. Se buscará la utilización eficiente de todos los modos de transporte, con especial énfasis al trasvase hacia modos de transporte no motorizado y el desarrollo de políticas de intermodalidad, a través de la dotación de infraestructura entre otras medidas.

#### **ARTÍCULO 74. (OTRAS MODALIDADES)**

Gobierno Autónomo Municipal fomentará cualquier modalidad de medio de transporte no previsto, pero que tenga un uso sostenible y de repercusiones económicas que seas favorable al usuario.

### **TÍTULO III TRANSITO Y MOVILIDAD**

#### **CAPÍTULO I**



# CONCEJO MUNICIPAL

## DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

### REGULACIÓN DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD

#### SECCIÓN I TRÁNSITO

#### **ARTÍCULO 75. (MOVILIDAD Y TRANSITO URBANO)**

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, concibe que el tránsito urbano debe regularse desde la perspectiva de la movilidad urbana sostenible, teniendo como objetivo colectivo la reconciliación de las necesidades de movilidad de los habitantes del municipio de Tarija y la Provincia Cercado, con el mejoramiento de la calidad de vida y del medio ambiente. Entre los objetivos de esta política pública, se tiene:

- a) Reducción del tráfico motorizado privado
- b) Incentivar los medios de transporte no motorizados y transporte masivo.
- c) Reducción del ruido y gases contaminantes vehiculares.
- d) Reducción de la inequidad social, a través del acceso a un transporte con tarifas justas y que cubran los costos de operación.
- e) Minimizar la congestión vehicular.
- f) Concienciación pública sobre el uso y prácticas sostenibles de transporte.
- g) Gestación y funcionamiento de un sistema municipal de transporte eficiente.

#### **ARTÍCULO 76. (COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL)**

Las políticas públicas en movilidad urbana, podrán ser coordinadas con instituciones públicas y privadas, operadores de transporte, juntas vecinales, organizaciones de profesionales, universidades y activistas. La coordinación debe permitir recoger insumos necesarios para la toma de decisiones, que estarán siempre subordinados al interés común de mejora de la movilidad urbana.

#### **ARTÍCULO 77. (COORDINACIÓN CON LA POLICÍA BOLIVIANA)**

De manera enunciativa y no limitativa el Gobierno Autónomo Municipal, podrá ejecutar políticas de movilidad, en coordinación con la Policía Boliviana, en aspectos tales como:

- a) Circulación vehicular y de medios de transporte no motorizados.
- b) Escuelas de conducción de vehículos motorizados.
- c) Educación vial
- d) Infracciones y sanciones.

#### **ARTÍCULO 78. (CONTROL DEL TRÁNSITO)**

El control del tránsito en vía, estará a cargo de la Policía Boliviana de forma coordinada con el Gobierno Autónomo Municipal, buscando, en el marco de la cooperación institucional, la mejora del tránsito en beneficio de los habitantes del municipio.

#### **ARTÍCULO 79. (PLACAS Y PLAQUETAS DE CIRCULACIÓN)**

Los vehículos radicados en la provincia Cercado, deberán obtener placa de circulación y plaquetas, conforme a normativa aplicable.

#### **ARTICULO 80. (SEÑALIZACION)**

1. La señalización de tránsito para la circulación de vehículos automotores y de medios de transporte no motorizados, será efectuada por el Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado.
2. La señalización a ser implementada deberá estar conforme normas nacionales e internacionales, de forma tal que se garantice la homogeneidad señalética.
3. Se prohíbe la colocación de cualquier implemento que limite, obstruya, o distraiga la atención de las señales de tránsito. El Gobierno Autónomo Municipal podrá retirar los elementos mencionados en caso de vulneración a esta prohibición.

#### **ARTÍCULO 81. (SEMAFORIZACIÓN)**



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

La semaforización será responsabilidad del Gobierno Autónomo Municipal, los semáforos serán emplazados según su necesidad y en función al uso de la vía, priorizando el tránsito del transporte público y de los medios de transporte no motorizados.

#### SECCIÓN II SEGURIDAD VIAL

##### **ARTÍCULO 82. (SEGURIDAD VIAL)**

I. El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado desarrollará acciones para garantizar la circulación y el desplazamiento fluido, seguro y eficiente de todos los medios de transporte en las vías públicas, con especial énfasis en los modos de transporte no motorizados (peatón y ciclista). Y acciones para mejorar la accesibilidad para las personas con movilidad reducida.

II. El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado desarrollará políticas públicas tendientes a la reducción de la siniestralidad, a través de la generación de una Estrategia y un Plan Municipal de Reducción de Siniestralidad. Los mencionados documentos deben considerar:

- a) Diagnóstico: Análisis de la situación a través de un relevamiento de la información disponible sobre siniestralidad.
- b) Formulación de la política: Determinación de objetivos anuales y objetivos quinquenales, establecimiento de metas cuantificables de evaluación periódica, establecimiento de un sistema de recojo de datos de accidentes municipales, mecanismos de coordinación con otros niveles del Estado.
- c) Aprobación: Elaboración participativa de un Plan de Acción y posterior aprobación mediante instrumento normativo idóneo.

III. El Gobierno Autónomo Municipal podrá, sobre la base de estudios previos, implementar medidas tales como: obligatoriedad de instalación de implementos de retroreflectividad, revisiones técnicas vehiculares, reductores de velocidad, concienciación pública, tráfico calmado (priorización de la movilidad peatonal, ciclística, reducción de la anchura de carriles y límites de velocidad).

##### **ARTÍCULO 83. (MAPAS DE ACCIDENTALIDAD)**

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, acaecido un accidente en su jurisdicción, a través de sus dependencias recogerá la información del mismo para la elaboración de un mapa de siniestralidad, que permita la reformulación de las políticas municipales sobre transporte y tránsito

##### **ARTÍCULO 84. (MODIFICACIONES POR ACCIDENTES)**

En el caso de que en determinada vía pública, exista recurrencia de accidentes, el Gobierno Autónomo Municipal, de oficio, o a solicitud de particulares, podrá modificar las regulaciones de velocidad, sentido y deberá introducir modificaciones de infraestructura para reducir la velocidad o mejorar las condiciones de seguridad en la circulación.

##### **ARTÍCULO 85. (REGULACIÓN DE TRÁNSITO)**

La regulación del tránsito para vehículos automotores, transporte no motorizado, límites de velocidad, y otros aspectos estarán sujetos a reglamentación específica.

##### **ARTÍCULO 86. (RESTRICCIONES).-**

I. El Gobierno Autónomo Municipal podrá restringir el tránsito y movilidad, sobre la base de estudios específicos.

Dichas restricciones pueden alcanzar:

- a) Circulación de vehículos automotores.
- b) Paradas momentáneas
- c) Estacionamiento en vía pública
- d) Cierre y uso de vías públicas
- e) Otras restricciones que contribuyan a la movilidad general.

II Se podrán otorgar permisos excepcionales a las restricciones referidas, cuando existan razones de salud pública o emergencias.



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

**ARTÍCULO 87. (CIERRE VIAS).**- Previa solicitud de los interesados y autorización del Gobierno Autónomo Municipal, excepcionalmente el cierre de vías o restricciones de circulación procederá en los siguientes casos:

- a) Ejecución de obras públicas y privadas
- b) Manifestaciones culturales.
- c) Procesiones.
- d) Eventos deportivos.
- e) Otras actividades en uso de vía pública, en las que no exista el consumo de bebidas alcohólicas.

**ARTÍCULO 88. (REMOCIÓN DE OBSTACULIZACIONES)**

Los obstáculos que se encuentren en vías públicas o cualquier otro espacio público, que afecten el tránsito y movilidad, podrán ser removidos por las autoridades municipales en coordinación con la Policía Boliviana, cuando corresponda.

### SECCIÓN III ESTACIONAMIENTOS

**ARTÍCULO 89. (POLÍTICAS Y PLANES SOBRE ESTACIONAMIENTOS)**

El Gobierno Autónomo Municipal reglamentará a través de normativa específica, las políticas del municipio sobre estacionamientos en vía pública y paradas momentáneas, Se podrá implementar tasas o cobros por el uso de vías públicas como parte de políticas de disuasión.

Asimismo, se promoverá el desarrollo de planes de estacionamiento y otras políticas de gestión de demanda para regular el transporte privado y el uso del vehículo particular en su jurisdicción.

El Gobierno Autónomo Municipal promoverá incentivos al impuesto sobre la propiedad a inmuebles que se destinen a estacionamientos abiertos al público en general.

**ARTÍCULO 90. (PROHIBICIONES DE ESTACIONAMIENTO)**

Queda expresamente prohibido el estacionar en los siguientes lugares:

- a) En áreas verdes, aceras o cualquier espacio público destinado en general a peatones, y específicamente espacios destinados a mujeres en estado de gestación, niñas, niños, personas con discapacidad y adultos mayores.
- b) En vías públicas clasificadas por el Gobierno Autónomo Municipal como prioritarias.
- c) En vías o lugares con prohibición expresa.
- d) En puentes, viaductos, túneles o cualquier tipo de acceso.
- e) En paradas de vehículos de servicio público de cualquier tipo.
- f) En carriles destinados a transporte masivo.
- g) A más de 50 centímetros de una acera.
- h) En doble fila.
- i) Frente a hidrantes o entradas de garajes.
- j) En curvas.
- k) En lugares que impida la salida de otro vehículo estacionado.
- l) En puertas de hospitales, cines, teatros o unidades educativas.
- m) En otros lugares regulados mediante reglamentación específica.

**ARTÍCULO 91. (PROMOCIÓN Y DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA)**

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, promoverá el desarrollo de infraestructuras de estacionamiento tanto privadas como públicas, generando los incentivos necesarios para este fin. Asimismo, se hará especial énfasis en el desarrollo de estacionamientos disuasorios que permitan mejorar la movilidad en la ciudad.

### CAPITULO II CONDUCTORES

**ARTÍCULO 92. (CONDUCTOR)**

Se comprende bajo la categoría de conductor a toda persona que maneje un vehículo motorizado.



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

#### **ARTÍCULO 93. (DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR)**

I. Los conductores de vehículos motorizados tienen los siguientes derechos:

- a) A circular por la red vial municipal en los espacios destinados a vehículos automotores.
- b) A recibir información oportuna sobre disposiciones municipales de tránsito.
- c) A ser cooperados por los funcionarios municipales cuando se presenten problemas mecánicos en vía, a fin de no perjudicar la movilidad general.

Los conductores de vehículos motorizados que prestan un servicio público, además de los mencionados anteriormente, tendrán derecho a:

- d) Negarse a conducir si alguno de los tripulantes se rehúsa a usar cinturón de seguridad o representa un riesgo para la seguridad en estado narcótico o étílico.
- e) No detener el vehículo en lugares no autorizados, aún si los pasajeros así lo solicitasen.

III. Asimismo, tienen las siguientes obligaciones:

- a) Cumplir las normas sobre tránsito y movilidad.
- b) No contaminar acústicamente a través de la utilización inadecuada de la bocina. De día, la bocina sólo podrá ser utilizada en casos de emergencia y para evitar un accidente. De noche deben utilizarse las luces para el mismo fin. El uso de la bocina para apurar al vehículo que le precede, para avisar de su arribo, para denotar enojo, o cualquier otro uso que no sea el referido, queda terminantemente prohibido.
- c) No contaminar con gases, acatando las disposiciones aplicables en materia de contaminación atmosférica.
- d) Acatar las instrucciones de tránsito y movilidad impartidas por la Policía Boliviana y por los funcionarios municipales competentes.
- e) Colocar la señalética correspondiente en caso de quedar detenido por razones mecánicas en vía pública, y tener imposibilidad absoluta de movilizarse,
- f) Respetar el derecho preferente de paso y circulación de los medios de transporte no motorizados y de los peatones.
- g) Ceder el derecho de paso, reduciendo la velocidad o parando si fuere necesario, a todo ciclista que estuviere cruzando la zona de rodaje en un punto donde no haya semáforos instalados o éstos no estuvieren funcionando.
- h) Dejar un espacio de al menos un metro y medio entre el lado derecho de su vehículo y el ciclista cuando tenga que pasarle. No rebasar a un ciclista cuando se aproximen vehículos por el carril izquierdo en dirección contraria.
- i) Reducir su velocidad cuando un ciclista transita en vía pública, como lo haría con un vehículo motorizado circulando a baja velocidad.
- j) No tocar bocina a los ciclistas, excepto en caso de peligro.
- k) Circular en el sentido de la vía.
- l) Usar el cinturón de seguridad, obligación que también es aplicable a todos los ocupantes del vehículo automotor.
- m) Respetar los derechos de peatones y ciclistas.
- n) Someter su vehículo a la revisión técnica en las oportunidades establecidas por la autoridad competente.

#### **ARTÍCULO 94. (MOTOCICLISTAS)**

Son motociclistas todas aquellas personas naturales que conducen motocicletas, trimotos, cuatrimotos o cuadratracks.

#### **ARTÍCULO 95. (OBLIGACIONES E INFRACCIONES DE LOS MOTOCICLISTAS)**

I. Los motociclistas, además de cumplir las normas de circulación y señalización de tránsito estarán sujetos a las siguientes obligaciones:

- a) Tener y portar licencia de conducción específica para motociclista;
- b) Portar, debidamente colocado y ajustado con las correas de seguridad, casco protector para motociclista y, en su caso, también su acompañante.
- c) Circular en el sentido de la vía;
- d) Utilizar en las noches y en días de poca visibilidad, indumentaria con accesorios reflectivos.



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

- e) Tener Tarjeta Municipal de Operación Vehicular, para el caso de motociclistas que prestan servicio de distribución de productos,
- f) Tener y exhibir la placa de circulación de la motocicleta;

#### **ARTÍCULO 96. (PREEMINENCIA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICOS Y NO MOTORIZADOS)**

Se establece como obligación fundamental de los conductores, el máximo respeto y mayor consideración con los medios de transporte no motorizados (ciclistas y peatones), así como con los medios de transporte público masivos o colectivos, como reconocimiento de la importancia de esos medios de transporte para la modificación de la ciudad y la provincia hacia una movilidad sostenible y una mejor calidad de vida.

### **CAPITULO III MEDIO AMBIENTE**

#### **ARTÍCULO 97. (ACCIONES DE PROTECCIÓN COMPLEMENTARIAS A LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR).**

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado reconoce la incidencia significativa del sector transporte en la calidad del aire local, por lo que a través de esta ley incorpora instrumentos de gestión ambiental para precautelar el derecho de la Madre Tierra a un aire limpio y hace vinculante su aplicación en toda la jurisdicción municipal.

#### **ARTÍCULO 98. (INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DE CALIDAD DEL AIRE)**

Los instrumentos de gestión de la calidad del aire, que aplicará el Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, son los siguientes:

- a) Objetivos de calidad.
- b) Límites permisibles optimizados.
- c) Establecimiento de redes de monitoreo.
- d) Zonificación.
- e) Medidas de control de tránsito.
- f) Planes de mejora de la calidad del aire.

#### **ARTÍCULO 99. (PROTECCIÓN OPTIMIZADA)**

En virtud al Principio de Optimización de la Protección Ambiental, el Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado podrá incorporar técnicas, parámetros y cualquier otra medida adicional o complementaria a las dictadas por el Nivel Central o Departamental, tendiente a elevar la eficacia de la protección ambiental, enmarcando dichas acciones en las condicionantes del referido principio.

#### **ARTÍCULO 100. (OBJETIVOS DE CALIDAD)**

- I. Los objetivos de calidad del aire, se entienden como la concentración tolerable de determinado contaminante o impacto en la atmósfera, aisladamente o asociado con otros, que determinada entidad pública desea alcanzar en materia de calidad de aire. Los objetivos de calidad del aire, se fijarán estableciendo las condiciones y plazos para alcanzarlos, y deben constituirse en metas cuantitativamente verificables de mejoramiento de calidad del aire.
- II. El Gobierno Autónomo Municipal podrá tomar las medidas que sean necesarias para alcanzar y mantener los objetivos, pudiendo para el efecto:
  - a) Exigir la aplicación de límites permisibles optimizados,
  - b) Imponer medidas correctivas administrativas,
  - c) Otras acciones afines.Medidas que serán desarrolladas en los Planes de mejora de la calidad del aire.

#### **ARTÍCULO 101. (LÍMITES PERMISIBLES OPTIMIZADOS)**

- I. Se entiende por límites permisibles de calidad del aire optimizado, las concentraciones de contaminantes atmosféricos por debajo de los cuales no se presentarían efectos negativos para los sistemas de vida. Tienen un carácter más estricto a los establecidos por la normativa nacional, asumidos en el marco del principio



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

de optimización de la protección ambiental y adoptados para una protección ambiental más rigurosa del derecho de la Madre Tierra al aire limpio.

- II. El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado podrá fijar límites permisibles optimizados, para la evaluación de las fuentes móviles (vehículos) que circulen en su jurisdicción. En su defecto, serán de aplicación los límites permisibles establecidos en la legislación nacional a través del Reglamento en Materia de Contaminación Atmosférica.

#### **ARTÍCULO 102. (INTERDICCIÓN DE AMINORAMIENTO DE LÍMITES)**

En ningún caso, los límites permisibles optimizados, podrán aminorar las exigencias y estándares de protección de la norma nacional, siendo nula de pleno derecho toda disposición jurídica que relativice las exigencias de la política nacional o resulte en un menoscabo a la protección ambiental de la Madre Tierra.

#### **ARTÍCULO 103. (LÍMITES DE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA)**

- I. Los vehículos que circulen en la Provincia Cercado deben cumplir los límites máximos permisibles para fuentes móviles establecidos en la Ley General de Transporte N° 165 de 16 de agosto de 2011 y el Reglamento en Materia de Contaminación Atmosférica, Anexo 5, aprobado por Decreto Supremo No 24176, y su modificación contemplada en el Decreto Supremo No 28139, 17 de mayo de 2005, legislación vigente y las normas municipales complementarias que se emitan sobre el particular.
- II. Los vehículos que circulen en la Provincia Cercado deben cumplir los límites permisibles de ruido para fuentes móviles establecidos en la Ley General de Transporte N° 165 de 16 de agosto de 2011 y el Reglamento en Materia de Contaminación Atmosférica, Anexo 5, Decreto Supremo No 24176, legislación vigente, y las normas municipales que se emitan sobre el particular.
- III. La Revisión Técnica Vehicular, debe permitir la verificación del cumplimiento de las normas ambientales referidas.

#### **ARTÍCULO 104. (EQUIPAMIENTO ANTICONTAMINACIÓN)**

Todos los vehículos motorizados que circulen dentro de la Provincia Cercado, deberán estar provistos de partes, componentes y equipos que aseguren que no rebasen los límites máximos permisibles de emisión de gases y ruidos contaminantes establecidos por la norma nacional.

#### **ARTÍCULO 105. (TRÁFICO CALMADO)**

Se podrá implementar políticas de tráfico calmado, en las zonas o áreas en las que se identifique niveles altos o intolerables de ruido o en aquellos lugares o infraestructura, en los que, por razones de interés público, (centros de salud, asilos, casas de reposo, centros históricos, áreas de interés turístico, entre otros) se requiere niveles bajos de sonoridad.

#### **ARTÍCULO 106. (RED DE MONITOREO MUNICIPAL)**

- I. El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, podrá establecer estaciones de monitoreo, para evaluar el estado de la calidad del aire (en cuanto a gases y ruidos) en su jurisdicción. El establecimiento de estaciones de monitoreo en el Municipio será obligatorio, dadas las condiciones ambientales sensibles de ese espacio geográfico.
- II. La información generada será remitida al Gobierno Autónomo Departamental de Tarija y a la Autoridad Ambiental Competente Nacional, para la generación de datos Departamentales y Nacionales.
- III. Las características de las estaciones (criterios de ubicación, número mínimo de estaciones, métodos de muestreo, entre otras) estarán sujetas a reglamentación.
- IV. Para el emplazamiento de las estaciones, el Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado podrá establecer servidumbres forzosas, previa indemnización que corresponda.
- V. Las redes de monitoreo, son consideradas también redes de información, por lo que parte de su finalidad es la generación de información periódica y continua. Es obligación de la entidad pública administradora de la red, hacer pública la información generada a través de medios masivos de comunicación, redes informáticas,



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

o cualquier otro soporte que permita a la población conocer el estado de la calidad del aire de forma completa, veraz, adecuada y oportuna.

#### **ARTÍCULO 107. (ZONIFICACIÓN)**

Establecidos los límites permisibles optimizados o en aplicación de los límites nacionales, y constituida la red departamental (o sobre la base de la información existente), se procederá a la zonificación de la jurisdicción municipal, conforme a los objetivos de calidad, las zonas establecidas deben permitir la evaluación y gestión de la calidad del aire.

#### **ARTÍCULO 108. (MEDIDAS DE CONTROL DE TRÁNSITO)**

- I. El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la provincia Cercado, podrá imponer a los vehículos que circulen en su jurisdicción restricciones de circulación totales o parciales, por razones de orden ambiental. Entre las medidas restrictivas que pueden ser asumidas se tiene: restricción de circulación a vehículos más contaminantes, restricciones de circulación a ciertas placas, horas o zonas, entre otras.
- II. La Policía Boliviana o la Guardia Municipal prestarán el auxilio correspondiente, para el cumplimiento de las disposiciones referidas.

#### **ARTÍCULO 109. (PLANES DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE)**

- I. El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado generará un Plan de mejora de la calidad del aire, dicho Plan fijará las acciones para alcanzar los objetivos de calidad, adoptará medidas de control, inspección, revisión técnica vehicular y cualquier otra política local para el mejoramiento de la calidad del aire de la jurisdicción municipal. El Plan tomará en cuenta la zonificación efectuada.
- II. El Plan de mejora de la calidad del aire del Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, será aprobado mediante instrumento jurídico idóneo y será de obligatorio cumplimiento para los habitantes del municipio y para las autoridades ediles.

#### **ARTÍCULO 110. (DETERMINACIONES DEL PLAN)**

- I. El Plan de mejora de la calidad del aire del Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado , contendrá dos componentes:
  1. *Componente de acciones a mediano plazo:* Este componente contendrá medidas, proyectos, políticas públicas o acciones en general para alcanzar y sostener los objetivos de calidad en las zonas identificadas y para gestionar adecuadamente el componente aire:
    - a) Inventario de emisiones (gaseosas o de ruido) identificando fuentes (se podrá incluir en el plan a fuentes fijas).
    - b) Inclusión de valores de reducción (para fuentes gaseosas o de ruido) para alcanzar las metas previstas en los objetivos de calidad.
    - c) Medidas o proyectos de mejora para proteger el derecho al aire limpio de todos los seres vivos.
    - d) Calendario de aplicación.
    - e) Cuantificación estimada de la reducción de contaminantes y plazo para alcanzarla.
    - f) Fijación de umbrales de información y alerta.
    - g) Mecanismos de seguimiento.
    - h) Mecanismos de coordinación e intercambio de información con otros municipios aledaños u otras autoridades públicas con ámbitos territoriales más amplios.
  2. *Componente de acciones a corto plazo:* Este componente contendrá medidas o acciones inmediatas para zonas o situaciones en las que pueda existir superación de los objetivos de calidad.
- II. El Plan, podrá ser revisado en uno o sus dos componentes cuando se prevea que la calidad del aire no será mejorada según los objetivos fijados y será obligatoriamente revisado cada 4 años.
- III. La aplicación del Plan, corresponderá al Gobierno Municipal, pudiendo éste tomar las medidas de control que sean necesarias (aplicación de límites permisibles optimizados, medidas correctivas, medidas de control de tránsito, entre otras) para lograr el cumplimiento de las metas.



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

#### **ARTÍCULO 111. (COORDINACION)**

En atención a la potencialidad transfronteriza de la contaminación atmosférica, el Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la provincia Cercado, efectuará todas las acciones necesarias de coordinación o asociación con municipios vecinos para efectuar una mejor protección ambiental y promoción del derecho al aire limpio.

#### **ARTÍCULO 112. (DERECHO A LA INFORMACIÓN)**

- I. Se reconoce el derecho de acceso individual y colectivo a la información sobre la calidad del aire en la jurisdicción municipal del Gobierno Autónomo Municipal de la ciudad de Tarija y la provincia Cercado. La información entregada deberá ser completa, veraz, adecuada y oportuna.
- II. El Gobierno Municipal deberán entregar la información generada o que posea: a personas individuales, organizaciones sociales, ecologistas, sanitarias, y cualquier otra persona natural o jurídica que lo solicite.

#### **ARTÍCULO 113. (MODALIDADES ACCESO A LA INFORMACIÓN)**

Podrá accederse a la información sobre calidad del aire, bajo dos modalidades:

- 1) *Información reportada periódicamente:* A través de boletines periódicos, a ser difundidos en medios de comunicación social, medios informáticos o cualquier otro soporte. Dicha información, deberá ser fácilmente comprensible y reflejar también datos precisos sobre: niveles de contaminación, valores de inmisión, la situación del aire en relación a los objetivos de calidad en función a la zonificación establecida, zonas en las se supera los objetivos de calidad ambiental (temporalmente o de forma continua).
- 2) *Información entregada a solicitud de un interesado individual o colectivo:* A través de respuesta formal y en el plazo máximo de 10 días hábiles. Las solicitudes de información podrá comprender, objetivos de calidad, límites permisibles optimizados, ubicación y características de las redes de monitoreo, zonificación efectuada, valores de inmisión en determinada zona, medidas de control de tránsito en aplicación o a ser aplicadas, planes de mejora de calidad del aire (y por extensión: el contenido de ellos), estudios efectuados a cargo de la entidad. La Autoridad Pública no estará obligada a entregar información solicitada que se encuentre disponible en sus portales web, debiendo indicar únicamente al interesado la ubicación precisa de la información requerida y la forma de acceso, para su conocimiento en el futuro.

#### **ARTÍCULO 114. (UMBRALES)**

- I. El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, fijará umbrales de información y de alerta:
  - 1) Umbrales de información: Parámetro técnicamente definido, en el cuál la exposición puede generar afectaciones a la salud de las personas u otros seres vivos, por lo que se debe informar inmediatamente a la población.
  - 2) Umbrales de alerta: Parámetro técnicamente definido, en el cuál la exposición puede generar afectaciones a la salud de las personas u otros seres vivos, por lo que se deben tomar acciones inmediatas (medidas de control de tránsito, medidas correctivas para fuentes fijas u otras que reduzcan los riesgos).

#### **ARTÍCULO 115. (INCENTIVO A MEDIOS DE TRANSPORTE AMBIENTALMENTE AMIGABLES)**

El Gobierno Autónomo Municipal, podrá otorgar incentivos a vehículos automotores que: utilicen combustibles con menor incidencia de contaminación, tengan baja cilindrada o utilicen tecnologías alternativas.

#### **ARTÍCULO 116. (CONTAMINACIÓN VISUAL)**

Se prohíbe la instalación en vías públicas, de vallas, carteles, letreros luminosos, paneles publicitarios u otros similares que distraigan a los conductores, peatones o ciclistas, afecten la seguridad vial, promuevan prácticas de conducción peligrosa, antirreglamentaria o riesgosa. Se podrá retirar los elementos que vulneren esta disposición. Podrá emitirse reglamentación específica sobre esta materia.

### **CAPITULO IV EDUCACIÓN VIAL, RED VIAL, REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR**



# CONCEJO MUNICIPAL

## DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

### SECCIÓN I EDUCACIÓN VIAL

#### **ARTÍCULO 117. (EDUCACIÓN VIAL)**

El Gobierno Autónomo Municipal y la Policía Boliviana promoverán, ejecutarán, divulgarán y difundirán las acciones necesarias en materia de educación vial haciendo uso de los diferentes medios de comunicación y los avances tecnológicos, buscando los siguientes objetivos:

- I. El respeto en la sociedad, creando programas permanentes de seguridad, educación vial y prevención de accidentes, a partir de la educación básica, de los derechos y obligaciones de todo individuo, en su calidad de peatón, pasajero o conductor, en materia de movilidad y transporte, así como su ejercicio y cumplimiento;
- II. La divulgación de las disposiciones en materia de movilidad y transporte, en coordinación con las autoridades de educación, incorporando planes y programas contengan temas de seguridad vial a niveles de preescolar, primaria y secundaria;
- III. Promover el respeto por los señalamientos existentes en las vías públicas;
- IV. Fomentar el derecho de preferencia debidamente señalado para los vehículos conducidos por personas con discapacidad;
- V. La prevención de accidentes viales, especialmente los ocasionados por conductores que circulan excediendo los límites de velocidad permitidos, en estado de ebriedad o bajo el influjo de sustancias que alteren la capacidad para conducir;
- VI. Difundir los procedimientos para reaccionar ante condiciones de emergencia con motivo de la vialidad, para auto protegerse y, en su caso, prestar ayuda y protección a las víctimas de accidentes o ilícitos, informando a las entidades de seguridad y de protección civil;
- VII. Dar a conocer, en materia de medio ambiente, las medidas y programas establecidos para protegerlo y las sanciones en las que se incurre en caso de incumplir con los mismos;
- VIII. Llevar a cabo todas las acciones que redunden en beneficio y enriquecimiento de los principios de la educación vial; y
- IX. Establecer programas de orientación, educación y apoyo a las personas con discapacidad.

#### **Artículo 118. (PROGRAMAS DE EDUCACIÓN VIAL)**

Las autoridades municipales, en el ámbito de su competencia, además de lo señalado en el artículo anterior, establecerán programas orientados a:

- I. Promover el conocimiento a la ciudadanía de los preceptos de esta ley, sus reglamentos y demás disposiciones relacionadas con la materia;
- II. Fomentar el respeto a los derechos humanos y obligaciones de las personas en los servicios de movilidad y transporte y el aprovechamiento de la infraestructura y equipamiento vial y carretero;
- III. Orientar a los usuarios de las vías públicas, sobre la forma de desplazarse sobre éstas, respetando el tránsito seguro de los mismos, ya sea como peatones, personas con discapacidad, ciclistas, conductores y prestadores del servicio de transporte público, de acuerdo a la señalización establecida;
- IV. Aprovechar en forma segura y eficiente el servicio público de transporte, en todas sus modalidades;
- V. Evitar que quienes conducen vehículos automotores, lo hagan fuera de los límites máximos de velocidad permitidos en la zona regulada, con la finalidad de prevenir accidentes;
- VI. Evitar que las personas que manejan automotores, lo hagan en estado de ebriedad o bajo el influjo de sustancias que alteren la capacidad para conducir.
- VII. Promover una relación digna, honesta y respetuosa entre los ciudadanos y las autoridades que vigilan el cumplimiento de la presente ley;
- VIII. Evitar la circulación de vehículos automotores con emisiones visiblemente contaminantes y comprobables, así como aquellos que no hayan cumplido con los programas de afinación controlada establecidos por la autoridad competente en materia ambiental y conforme a lo dispuesto por el Reglamento; y
- IX. Garantizar, en el ámbito de su competencia, que los automovilistas del servicio público y privado cumplan con la inspección vehicular en las fechas establecidas.



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

#### **ARTÍCULO 119. (CONCIENCIACIÓN)**

Los programas de ciudadanía plena, deberán incorporar planes y proyectos relativos a movilidad urbana, prioritariamente enfocados a la sensibilización de la población infantil y adolescente.

#### **ARTÍCULO 120. (COORDINACIÓN CON MEDIOS DE COMUNICACIÓN LOCAL)**

El Gobierno Autónomo Municipal coordinará con medios de comunicación local (impresos, audiovisuales, radiofónicos) la difusión de contenidos de educación en materia de movilidad urbana.

#### **ARTÍCULO 121. (INSTRUMENTOS DE CONCIENCIACIÓN)**

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, en materia de concienciación podrá desarrollar programas de educación vial, campañas de sensibilización, y programas educativos, entre otras acciones para sensibilizar a la población local con la problemática y enfoque de la movilidad urbana sostenible.

#### **ARTÍCULO 122. (COORDINACIÓN CON LAS DIRECCIONES DE EDUCACIÓN)**

Promover con la Dirección Distrital de Educación y las Unidades Educativas, el desarrollo de programas de educación vial para el nivel escolar, con énfasis en contenidos de movilidad urbana sostenible.

#### **ARTÍCULO 123. (INCENTIVOS)**

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija podrá otorgar incentivos al Operador o propietario del vehículo automotor del transporte público que demuestre que el motorizado que conduce se encuentre en excelente estado de higiene, cuidado, mantenimiento y dispensa buen trato al usuario del servicio.

#### **ARTÍCULO 124. (INFRAESTRUCTURA CON FINES EDUCATIVOS)**

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado podrá desarrollar infraestructura con fines de desarrollar actividades de educación vial, entre la que se cuentan los parques infantiles temáticos

### SECCIÓN II RED VIAL E INFRAESTRUCTURA DE SOPORTE

#### **ARTÍCULO 125. (RED VIAL)**

La planificación, administración, construcción y mantenimiento de la red vial estará a cargo del Gobierno Autónomo Municipal, dentro del ámbito de sus competencias, La red vial comprende el desarrollo de infraestructura para vehículos automotores, así como la infraestructura vial para peatones y ciclistas.

#### **ARTÍCULO 126. (CLASIFICACIÓN DE LA RED VIAL)**

El Gobierno Autónomo Municipal, según el PROMUT, clasificará, la red vial municipal. La clasificación debe permitir la implementación de políticas que mejoren la movilidad general.

#### **ARTÍCULO 127. (DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA VIAL)**

I. Los proyectos u obras que desarrolle el Gobierno Autónomo Municipal sobre infraestructura vial, al margen de la Licencia Ambiental correspondiente, deberá tener informe vinculante de la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, que avale que el proyecto u obra, esté conforme a las políticas de transporte y tránsito del municipio.

II. No se podrá ejecutar ningún proyecto u obra, sin contar, como requisito previo, con el informe emitido por la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana, documento este que tendrá carácter vinculante.

#### **ARTÍCULO 128. (DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA DE SOPORTE)**

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, promoverá el desarrollo de Infraestructura de Soporte, entendida ésta como infraestructura nodal que permite la interconexión de la red vial (estaciones, paradas de transporte público, terminales de buses, etc.) Para este fin, el Gobierno Autónomo Municipal analizará en cada caso las fórmulas de gestión y financiación necesarias que involucren tanto actores privados como entidades públicas. La regulación para el funcionamiento de la infraestructura de transporte será reglamentada, en lo que corresponda, por el Órgano Ejecutivo Municipal.



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

#### **ARTÍCULO 129. (PREVISIÓN DE ÁREAS PARA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE)**

El Gobierno Autónomo Municipal, incluirá en los instrumentos de planificación territorial, previsiones en cuanto a espacio, para el desarrollo de infraestructura destinada a la mejora de la movilidad urbana.

El transporte no motorizado y el transporte masivo, tendrán prioridad en el desarrollo de su infraestructura. La inversión de recursos se dirigirá de forma prioritaria a ese tipo de infraestructura y de forma excepcional al resto de la infraestructura del sector.

#### **ARTÍCULO 130. (GESTIÓN DE FINANCIAMIENTO)**

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la provincia Cercado podrá gestionar recursos públicos o privados, así como el financiamiento concurrente, para el desarrollo de proyectos de infraestructura vial, y para proyectos enmarcados en sus políticas de movilidad sostenible.

#### **ARTÍCULO 131. (VEHÍCULOS MOTORIZADOS)**

Todo vehículo motorizado que circule por el municipio, deberá dar cumplimiento a las normas aplicables de tránsito y movilidad. De igual forma deberá contar con el registro de propiedad automotor.

### **SECCIÓN III REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR**

#### **ARTÍCULO 132. (FINALIDAD DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR)**

La Revisión Técnica Vehicular tiene como fin la verificación de las condiciones técnicas, mecánicas, ambientales y de seguridad de los vehículos automotores que circulan en el municipio.

#### **ARTÍCULO 133. (MODALIDAD DE GESTIÓN)**

I. La Revisión Técnica Vehicular podrá ser prestada por una instancia municipal creada para el efecto, o a través de gestión indirecta, mediante concesión del servicio, de acuerdo a normativa vigente.

II. La determinación de la modalidad de gestión del servicio público, deberá ser definida por la Autoridad Competente en la materia, según criterios de oportunidad.

#### **ARTÍCULO 134. (VERIFICACIÓN INTEGRAL)**

La Revisión Técnica Vehicular, deberá tener carácter integral y verificar mínimamente los siguientes aspectos:

- a) Elementos que identifiquen al vehículo (Registro Único del Automotor, número de placa, número de chasis, número de motor);
- b) Aspectos mecánicos y de seguridad;
- c) Control de emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido dentro de los límites máximos permisibles;
- d) Revisión de idoneidad de uso; y,
- e) Otros aspectos que coadyuven a la movilidad urbana sostenible.

#### **ARTÍCULO 135. (PROHIBICIÓN DE CIRCULACIÓN)**

Todo vehículo que circule dentro del territorio municipal, deberá contar la Revisión Técnica Vehicular, como requisito ineludible para su circulación. También lo podrán hacer vehículos de otro municipio, siempre que la revisión técnica de su vehículo esté vigente.

#### **ARTÍCULO 136. (CONTROL EN VÍA)**

Conforme lo dispuesto por el artículo 223, de la Ley General de Transporte, Ley No 165, el control en vía del cumplimiento de la Revisión Técnica Vehicular, corresponde a la Policía Boliviana.

### **TÍTULO IV SANCIONES**



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

#### **ARTÍCULO 137. (TIPIFICACIÓN)**

El Órgano Ejecutivo Municipal, en lo que corresponda, tipificará las infracciones de la presente Ley, a través de reglamentación específica.

#### **ARTÍCULO 138. (MULTAS)**

I. Las infracciones administrativas serán sancionadas con multas pecuniarias, que podrán oscilar entre 100 y 20.000 Unidades de Fomento a la Vivienda (UFV 's).

II. En el caso que las multas sean impuestas a operadores de servicio público de transporte, la reincidencia podrá conllevar la revocación de la autorización para la prestación del servicio o la resolución del contrato de concesión.

#### **ARTÍCULO 139. (MEDIOS DE EJECUCIÓN)**

Los actos administrativos del Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la provincia Cercado, en materia de movilidad y tránsito, podrán ser ejecutados conforme a la Ley 2341 y el Reglamento de la Ley de Procedimiento Administrativo, Decreto Supremo N° 27113, a través de los siguientes medios:

- a) La ejecución por un tercero (pudiendo ser el Gobierno Autónomo Municipal) a costa del deudor.
- b) La ejecución judicial forzada de bienes.
- c) Otros medios de ejecución directa autorizados por el ordenamiento jurídico.

#### **ARTÍCULO 140. (CONMUTACIÓN Y DESCUENTO)**

I. Las multas podrán ser conmutadas por servicio comunitario del infractor, en actividades de educación o concientización en materia de transporte y tránsito, según reglamentación específica.

II. Los infractores podrán acceder a un descuento de hasta 50 % sobre el monto total de la multa, en caso que el pago se efectúe dentro de las 72 horas siguientes a su imposición.

#### **ARTÍCULO 141. (DESTINO DE LOS RECURSOS)**

Los recursos emergentes de las multas impuestas, serán destinados exclusivamente a la cobertura de gastos de políticas públicas en transporte y tránsito, estando dicha disposición sujeta a fiscalización por parte del Concejo Municipal.

#### **ARTÍCULO 142. (MEDIOS DE IMPUGNACIÓN)**

Las personas que se consideren afectadas por la imposición de sanciones, podrán ejercer los recursos administrativos previstos en la Ley de Procedimiento Administrativo y el Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo.

#### **ARTÍCULO 143. (CONCURRENCIA DE RESPONSABILIDADES)**

El incumplimiento de las obligaciones de los usuarios, operadores, ciclistas, peatones y conductores generará sanciones, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales emergentes.

#### **DISPOSICIONES ADICIONALES**

**PRIMERA.-** Excepcionalmente, para una mejor protección ambiental, los instrumentos de gestión de calidad de aire, podrán ser aplicados a las fuentes fijas (gaseosas o de ruido) ubicadas en la Provincia Cercado. La intervención sobre este sector, se hará en el marco de las políticas y normas nacionales bajo el principio de optimización de la protección ambiental.

**SEGUNDA.-** De conformidad a lo dispuesto en el Artículo 69 de la **Ley 264 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana "para una vida segura"** los medios masivos de comunicación, audiovisuales e impresos deben asignar espacios gratuitos para la difusión de mensajes, spots, cuñas radiales sobre aspectos de educación sobre seguridad vial.

#### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**PRIMERA.-** El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, en tanto no se efectuó el Estudio de Sistema de Transporte, no podrá autorizar bajo ninguna modalidad (ni definitiva, ni condicionada) la operación de

**PUBLICADA**  
Tarija, 19 de Diciembre del año 2016



## CONCEJO MUNICIPAL

### DE LA CIUDAD DE TARIJA Y LA PROVINCIA CERCADO

nuevos operadores de transporte público (buses, minibuses, microbuses, taxi trufis, taxis, radiotaxis), ni establecer nuevas rutas.

**SEGUNDA.-** El Órgano Ejecutivo Municipal reglamentará la presente Ley en un plazo de 180 días computables a partir de su publicación.

#### DISPOSICIONES FINALES

**ÚNICA.-** El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija y la Provincia Cercado, efectuará un relevamiento de información detallado a través de un registro, de todos los actuales operadores de transporte que tengan rutas autorizadas, la inscripción en el referido registro será uno de los requisitos imprescindibles para futuras habilitaciones de los operadores actuales.

#### DISPOSICIONES ABROGATORIAS

**ÚNICA.-** Se abrogan las siguientes disposiciones: Ordenanza 001/2013, Ordenanza 024/2012, Ordenanza 078/2013, Ordenanza 079/2010, Ordenanza 045/2007, Ordenanza 132/2011, Ordenanza 134/2012, Ordenanza 081/2011, Ordenanza 116/2011, Ordenanza 011/2009, Ordenanza 077/2010, Ordenanza 029/2001, Ordenanza 010/2002, Ordenanza 117/2004, Ordenanza 010/2002, Ordenanza 118/2003 y Ley Municipal 09 y todas aquellas otras disposiciones que contravengan lo establecido en la presente Ley.

Remítase, la presente Ley al Ejecutivo Municipal para su promulgación respectiva.

Es dada en la Sala de Sesiones del Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Municipal de la Ciudad de Tarija y la Provincia Cercado, a los dieciséis días del mes de diciembre del año dos mil dieciséis.

#### REGÍSTRESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

  
Ing. Alfonso Paul Lama Grass  
PRESIDENTE DEL CONCEJO MUNICIPAL

  
Lic. Gra Flores Villarroel  
CONCEJAL SECRETARIA

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como ley Municipal de esta Provincia.

Palacio Consistorial de la Ciudad de Tarija y la Provincia Cercado, a los 19 días del mes de diciembre del año dos mil dieciséis.

  
Lic. Rodrigo Paz Pereira  
ALCALDE MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE TARIJA