



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADO SECRETARÍA GENERAL		
R. 4275		
08 JUL 2025		
HORA 9:55	FIRMA	
N° REGISTRO	N° FOJAS	

La Paz, 07 de Julio de 2025  
CITE: CS PL No. 003/2024-2025

Señor:  
Dip. Omar Al Yabhat Yujra Santos  
**PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS**  
**ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL**  
Presente.-

CÁMARA DE DIPUTADOS PRESIDENCIA RECIBIDO		
07 JUL 2025		
HORA 15:28	FIRMA	
N° REGISTRO LICD	N° FOJAS 10	

**PL-579/24**

Ref.: PROYECTO DE LEY

De mi mayor consideración:

Con el propósito de extenderle un respetuoso saludo, tengo el honor de remitirle, adjunto a la presente, el siguiente proyecto de ley:

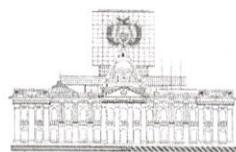
**PROYECTO DE LEY MOVILIDAD URBANA  
SOSTENIBLE Y TRANSPORTE PÚBLICO DIGNO**

Que tiene el objeto establecer un marco jurídico integral que permita transformar la movilidad urbana en Bolivia desde una lógica fragmentada, no contaminante y excluyente, hacia un modelo sostenible, equitativo, seguro, moderno y digno, con énfasis en el transporte público como servicio básico y derecho fundamental.

Sin otro particular, me despido con las consideraciones más distinguidas.

Atentamente,

*Dip. Oscar Charles Michel Flores*  
CUARTA SECRETARIA  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





## **PROYECTO DE LEY MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y TRANSPORTE PÚBLICO DIGNO EXPOSICION DE MOTIVOS**

### **I. INTRODUCCIÓN**

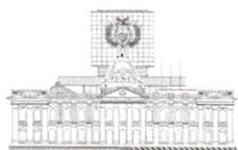
En el contexto del acelerado crecimiento urbano y demográfico que atraviesan las principales ciudades del Estado Plurinacional de Bolivia, la movilidad se ha convertido en un factor determinante para el ejercicio de los derechos fundamentales de la ciudadanía, el desarrollo económico local, la inclusión social y la sostenibilidad ambiental. Sin embargo, el actual modelo de desplazamiento urbano se caracteriza por la desorganización, la fragmentación institucional, la obsolescencia tecnológica, la informalidad del transporte público y la prevalencia del vehículo privado como medio de transporte dominante.

Esta situación no solo genera problemas de congestión vial, contaminación atmosférica y desigualdad en el acceso a servicios, sino que limita la posibilidad de construir ciudades inclusivas, accesibles, seguras y resilientes, tal como lo establece la Nueva Agenda Urbana y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). El transporte público, a pesar de ser el medio utilizado por la mayoría de la población urbana, opera en condiciones precarias, careciendo de estándares de calidad, accesibilidad universal, sostenibilidad y dignidad. Frente a este panorama, es imperativo que el Estado Plurinacional, en todos sus niveles de gobierno, asuma un compromiso institucional y normativo para transformar estructuralmente el sistema de movilidad urbana y transporte público, orientándolo hacia criterios de sostenibilidad ambiental, eficiencia energética, equidad social y respeto a los derechos humanos.

El presente Proyecto de Ley busca sentar las bases jurídicas y técnicas para ese proceso de transformación. Su objetivo principal es establecer un marco legal integral y articulador que permita garantizar el derecho a la movilidad urbana sostenible y a un servicio de transporte público digno para todas las personas, especialmente para los sectores históricamente excluidos. Para ello, propone mecanismos de planificación, financiamiento, modernización tecnológica, participación ciudadana y coordinación intergubernativa, con un enfoque de derechos, interculturalidad y respeto a la Madre Tierra.

### **II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Las ciudades bolivianas, especialmente aquellas con mayor concentración poblacional como La Paz, El Alto, Santa Cruz, Cochabamba y otras capitales de departamento, enfrentan una crisis persistente en materia de movilidad urbana. Este fenómeno se manifiesta en diversos niveles: la congestión vehicular se ha incrementado de forma alarmante, afectando los tiempos de traslado y reduciendo la productividad laboral; el transporte público funciona de manera predominantemente informal, con flotas antiguas, deficientes en seguridad y confort, sin una estructura tarifaria equitativa ni una cobertura territorial adecuada; y los espacios para la movilidad no motorizada, como la bicicleta o el peatón, son escasos, inseguros y mal planificados.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

A ello se suma el impacto ambiental creciente generado por las emisiones contaminantes de fuentes móviles, las cuales contribuyen significativamente al deterioro de la calidad del aire y al cambio climático. Estudios recientes del Ministerio de Medio Ambiente y Agua, así como reportes de organismos internacionales como ONU-Hábitat y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), evidencian que el sector transporte es uno de los principales emisores de gases de efecto invernadero (GEI) en zonas urbanas de Bolivia. Esta situación afecta de manera desproporcionada a los grupos más vulnerables: niñas, niños, personas adultas mayores, personas con discapacidad, mujeres, trabajadoras informales y población de barrios periféricos, que dependen del transporte público como único medio de desplazamiento diario.

Adicionalmente, se constata la inexistencia de una política nacional clara, articulada y vinculante que oriente a los gobiernos municipales y metropolitanos en la formulación e implementación de planes de movilidad urbana sostenible. Si bien la Ley General de Transporte (Ley N° 165) establece principios rectores, estos no han sido desarrollados en una norma específica que incorpore los enfoques de planificación intermodal, renovación tecnológica, equidad territorial y gobernanza participativa. Tampoco existen instrumentos jurídicos que garanticen la interrelación eficaz entre niveles de gobierno, ni mecanismos estables de financiamiento para proyectos de transporte urbano limpio, accesible y digno.

Por tanto, se requiere una ley marco que responda de manera integral a este conjunto de desafíos estructurales, estableciendo no solo los derechos y deberes en materia de movilidad urbana, sino también las obligaciones institucionales, las estrategias de financiamiento, los estándares mínimos de calidad del transporte público y los principios rectores de sostenibilidad ambiental y equidad social que deben regir las políticas públicas urbanas en el siglo XXI.

### III. MARCO NORMATIVO. –

El presente Proyecto de Ley se encuentra plenamente respaldado por el ordenamiento jurídico del Estado Plurinacional de Bolivia, comenzando por la propia Constitución Política del Estado, que reconoce expresamente el derecho al acceso a los servicios básicos, entre ellos el transporte, y establece las bases de un modelo de desarrollo integral, sustentable y respetuoso de los derechos fundamentales.

En primer lugar, el artículo 20 de la CPE dispone que toda persona tiene derecho al acceso a los servicios básicos de transporte en condiciones de universalidad, responsabilidad, continuidad, eficiencia, calidad y equidad, señalando además que la prestación de estos servicios se realizará bajo principios de sostenibilidad y control social. El artículo 33 garantiza el derecho de las personas a gozar de un medio ambiente sano, protegido y equilibrado, mientras que el artículo 342 impone al Estado y a la sociedad la obligación de conservar el medio ambiente y promover el desarrollo sustentable, en armonía con los derechos colectivos y los principios del Vivir Bien.

El artículo 297 de la CPE, en el marco de la distribución competencial, reconoce la competencia concurrente en materia de transporte entre el nivel central del Estado y los gobiernos autónomos departamentales y municipales.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

En el ámbito normativo específico, la Ley N° 165, Ley General de Transporte, establece principios orientadores del sistema nacional de transporte, tales como la sostenibilidad ambiental, el acceso equitativo, la modernización y la calidad del servicio. No obstante, esta ley carece de desarrollo específico para el contexto urbano y no establece mecanismos obligatorios de planificación de movilidad ni estándares técnicos de calidad. La Ley N° 1333, de Medio Ambiente, impone al Estado la obligación de controlar la emisión de contaminantes por fuentes móviles, siendo el sector transporte uno de los principales responsables del deterioro ambiental en las ciudades.

Asimismo, la Ley N° 223, de Personas con Discapacidad, reconoce el derecho a la accesibilidad plena en todos los espacios públicos, incluyendo los medios de transporte. La Ley N° 341, de Participación y Control Social, exige que toda política pública relevante, como las relacionadas con la movilidad urbana, cuente con espacios formales de participación ciudadana y mecanismos de fiscalización social. Por su parte, la Ley N° 031, Marco de Autonomías y Descentralización, dispone que los gobiernos autónomos municipales tienen la competencia de planificar y gestionar los servicios de transporte urbano, en coordinación con el nivel central del Estado, conforme a principios de concurrencia, complementariedad y subsidiariedad.

## V. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY. -

El Estado Plurinacional de Bolivia enfrenta actualmente una profunda crisis en materia de movilidad urbana. El crecimiento exponencial del parque automotor, la congestión vial, el deterioro del transporte público y la falta de una planificación integrada han generado efectos negativos que repercuten directamente en la calidad de vida de la población. Esta situación se agrava por la falta de infraestructura adecuada para peatones, ciclistas y personas con discapacidad, lo que profundiza las desigualdades sociales y territoriales dentro de las ciudades. A ello se suma la creciente contaminación ambiental y acústica, provocada en gran medida por el uso indiscriminado de vehículos motorizados obsoletos, altamente contaminantes y mal regulados.

La movilidad, entendida como el derecho a desplazarse en condiciones de seguridad, eficiencia y dignidad, constituye un componente esencial del desarrollo humano y del ejercicio pleno de otros derechos fundamentales, como el acceso al trabajo, a la educación, a la salud, y al espacio público. Sin embargo, en Bolivia este derecho está restringido por un modelo de transporte urbano altamente fragmentado, inseguro, costoso y ambientalmente insostenible. En este contexto, se hace imprescindible que el Estado intervenga mediante un marco legal claro, estructurado y coherente, que priorice la movilidad urbana sostenible y el fortalecimiento del transporte público como bien social.

Desde la perspectiva constitucional, el proyecto se sustenta en el artículo 20 de la Constitución Política del Estado, que reconoce el transporte como un servicio básico cuya prestación debe regirse por principios de calidad, equidad, eficiencia, continuidad y responsabilidad. El artículo 33 consagra el derecho de todas las personas a gozar de un medio ambiente sano, protegido y equilibrado. A su vez, la Ley N° 165, Ley General de Transporte establece principios rectores para la





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

regulación del sistema nacional de transporte, pero requiere ser complementada por una norma específica que aborde con mayor profundidad el enfoque urbano, sostenible y social del transporte público en las ciudades.

El presente proyecto de ley busca llenar este vacío normativo mediante una propuesta articulada entre el nivel central del Estado y los gobiernos autónomos municipales y metropolitanos, en el marco de la Ley N° 031 de Autonomías y Descentralización. Se trata de una ley que promueve la formulación obligatoria de Planes Municipales de Movilidad Urbana Sostenible, impulsa la modernización tecnológica del parque vehicular público, garantiza el acceso universal y la seguridad de los usuarios, y establece mecanismos claros de financiamiento, planificación y control social.

La urgencia de esta norma se justifica también desde una perspectiva ambiental. Según datos recientes del Ministerio de Medio Ambiente y Agua, el sector transporte es responsable de un porcentaje significativo de las emisiones de gases de efecto invernadero en las áreas urbanas. El incumplimiento de los compromisos climáticos asumidos por el Estado, como el Acuerdo de París y la Agenda 2030, se encuentra íntimamente ligado a la falta de políticas de movilidad limpia. Por tanto, una ley nacional que promueva el uso de tecnologías no contaminantes, vehículos eléctricos, ciclovías, zonas de bajas emisiones y caminabilidad, representa una contribución directa al cumplimiento de las metas climáticas y a la protección de la salud pública.

El impacto social de la norma también es relevante. Las mujeres, las personas con discapacidad, los adultos mayores, los niños y los trabajadores de sectores populares son quienes más utilizan el transporte público y a su vez los más afectados por su precariedad. Mejorar este servicio implica también avanzar en la construcción de ciudades más justas, inclusivas y seguras. En tal sentido, la ley establece medidas de formación obligatoria para conductores y operadores, incentiva el trato digno y establece parámetros de calidad que deberán ser cumplidos por los prestadores del servicio.

Asimismo, la ley contempla el rol protagónico de la ciudadanía en el diseño, seguimiento y evaluación de las políticas de movilidad, a través de observatorios urbanos, consejos de movilidad y mecanismos de control social, en cumplimiento de la Ley N° 341. Este aspecto es clave para evitar que las políticas públicas sean capturadas por intereses corporativos o gremiales, y garantizar su sostenibilidad técnica, social y financiera.

En suma, el presente Proyecto de Ley responde a una necesidad estructural, ampliamente identificada por especialistas, ciudadanía y organismos internacionales. Su aprobación permitirá establecer los fundamentos para transformar el modelo de movilidad urbana en Bolivia, desde uno centrado en el vehículo privado hacia uno centrado en las personas, el bienestar colectivo y la protección del entorno. No se trata únicamente de una reforma sectorial, sino de una apuesta estratégica por el derecho a la ciudad, la inclusión social, la sostenibilidad ambiental y el cumplimiento efectivo de los derechos fundamentales consagrados por la Constitución.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

## VI. CONCLUSIÓN

El derecho de propiedad es un pilar fundamental del Estado Constitucional de Derecho y su protección debe ser prioritaria en la agenda legislativa. La presente ley responde a una necesidad urgente de garantizar mecanismos jurídicos eficientes que permitan la restitución inmediata de bienes inmuebles ocupados ilegalmente y sancionen con severidad a los responsables de estos actos ilícitos.

Su aprobación no solo representará un avance en la lucha contra el avasallamiento, sino que también reafirmará el compromiso del Estado boliviano con la defensa de la legalidad, la seguridad jurídica y el respeto irrestricto a los derechos fundamentales de sus ciudadanos.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

## PROYECTO DE LEY

POR CUANTO LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL HA SANCIONADO LA SIGUIENTE LEY:

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
DECRETA:

PL-579/24

## PROYECTO DE LEY MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y TRANSPORTE PÚBLICO DIGNO

### TÍTULO I

#### DISPOSICIONES GENERALES

##### Artículo 1. (OBJETO).

La presente Ley tiene por objeto regular, promover y garantizar el desarrollo de políticas públicas integrales de movilidad urbana sostenible, así como el acceso equitativo, seguro, eficiente y digno al servicio de transporte público, como derecho fundamental vinculado al desarrollo humano y a la sostenibilidad ambiental, conforme al Artículo 20 de la CPE.

##### Artículo 2. (FINALIDAD).

La Ley tiene como finalidad:

- Garantizar el derecho al transporte como servicio básico con acceso universal.
- Disminuir la huella ecológica del sistema de transporte.
- Promover el uso de tecnologías limpias y modos no motorizados.
- Fortalecer la planificación y gestión urbana intergubernativa.

##### Artículo 3. (ÁMBITO DE APLICACIÓN).

La presente Ley es de aplicación en el conjunto del territorio del Estado Plurinacional, con énfasis en las áreas urbanas y metropolitanas, en el marco de las competencias del nivel central del Estado, gobiernos autónomos departamentales, municipales y metropolitanos, conforme a los Artículos 297, 299, 302 y 303 de la CPE y la Ley N° 031, Marco de Autonomías y Descentralización.

##### Artículo 4. (PRINCIPIOS).

La presente Ley se sustenta en los siguientes principios:

- a) **Sostenibilidad** (Art. 342 CPE)
- b) **Universalidad y equidad** (Art. 20 CPE)
- c) **Accesibilidad universal** (Ley N° 223 para Personas con Discapacidad)
- d) **Intermodalidad y conectividad**
- e) **Innovación tecnológica**
- f) **Descentralización y coordinación intergubernativa**
- g) **Seguridad vial y salud pública**
- h) **Participación y control social** (Ley N° 341)





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

TÍTULO II

POLÍTICA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

**Artículo 5. (PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE – PMUS).**

- I. Los gobiernos autónomos municipales y metropolitanos, en coordinación con el nivel central del Estado, deberán formular, aprobar e implementar sus Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), con metas de corto, mediano y largo plazo.
- II. Los PMUS deberán incluir como mínimo:
  - a) Diagnóstico técnico, ambiental y socioeconómico.
  - b) Planificación de redes de transporte público y no motorizado.
  - c) Medidas de reducción de emisiones.
  - d) Participación ciudadana y evaluación de impacto.

**Artículo 6. (MOVILIDAD ACTIVA).**

El Estado y los gobiernos subnacionales promoverán el uso de medios no motorizados, priorizando la bicicleta y la caminata, a través de la construcción de ciclovías segregadas, aceras accesibles, zonas peatonales y medidas de calmado de tráfico, en cumplimiento de la Ley N° 223 y el Código Nacional de Tránsito.

**Artículo 7. (ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y RESTRICCIONES VEHICULARES).**

Los gobiernos autónomos municipales podrán establecer áreas con restricción de vehículos contaminantes, incentivar el uso de vehículos eléctricos e híbridos, y adoptar sistemas de cobro por congestión o ingreso a áreas centrales, conforme a su potestad regulatoria establecida en el Artículo 302, numeral 19, de la CPE.

TÍTULO III

TRANSPORTE PÚBLICO DIGNO

**Artículo 8. (CALIDAD DEL SERVICIO).**

El transporte público deberá cumplir con estándares mínimos de calidad, incluyendo:

- a) Seguridad física y vial.
- b) Limpieza y mantenimiento de unidades.
- c) Trato respetuoso al usuario.
- d) Tarifas justas y supervisadas.
- e) Información clara y accesible.

**Artículo 9. (RENOVACIÓN TECNOLÓGICA Y VEHICULAR).**

El Estado, en coordinación con las Entidades Territoriales Autónomas (ETAs), impulsará programas de incentivo fiscal, créditos blandos y subvenciones para la renovación del parque automotor del transporte público, priorizando tecnologías





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

limpias, de acuerdo con los objetivos del Plan Nacional de Electrificación del Transporte y la Ley N° 1333 de Medio Ambiente.

**Artículo 10. (CAPACITACIÓN DE CONDUCTORES).**

Se establece la capacitación obligatoria y periódica de conductores y operadores del servicio público, incluyendo:

- a) Seguridad vial.
- b) Atención al usuario.
- c) Perspectiva de género y prevención del acoso.
- d) Derechos de personas con discapacidad.

Las Entidades Municipales de Tránsito, en coordinación con los sindicatos y empresas operadoras, certificarán su cumplimiento.

**TÍTULO IV**

**FINANCIAMIENTO, PARTICIPACIÓN Y CONTROL SOCIAL**

**Artículo 11. (FONDOS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE).**

Se autoriza la creación de fondos de financiamiento mixtos (públicos y privados) destinados a:

- a) Construcción de infraestructura vial sostenible.
- b) Renovación de unidades de transporte.
- c) Sistemas de control y fiscalización electrónica.
- d) Programas de educación vial y concienciación.

Los recursos podrán provenir de:

- a) Asignaciones presupuestarias.
- b) Transferencias del TGN.
- c) Créditos y cooperación internacional.
- d) Aportes de usuarios y concesionarios.

**Artículo 12. (PARTICIPACIÓN Y CONTROL SOCIAL).**

- I. Se garantiza la participación ciudadana en el diseño, fiscalización y evaluación de las políticas de movilidad urbana, mediante Consejos de Movilidad y Observatorios Urbanos, de conformidad con la Ley N° 341.
- II. Las entidades públicas deberán rendir informes semestrales sobre avances e impactos, con participación de las juntas vecinales, organizaciones de transporte y sectores afectados.

**DISPOSICIONES FINALES**

**Disposición Final Primera**





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

El Órgano Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, y el Ministerio de Medio Ambiente y Agua, deberá reglamentar la presente Ley en un plazo máximo de ciento ochenta (180) días calendario desde su promulgación.

**Disposición Final Segunda.**

Las entidades subnacionales deberán adecuar sus reglamentos y ordenanzas municipales en el plazo máximo de un (1) año desde la promulgación de esta Ley.

**DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**Disposición Transitoria Única.**

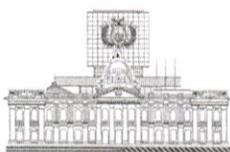
Mientras no se implementen plenamente los Planes Municipales de Movilidad Urbana Sostenible, los gobiernos autónomos podrán aplicar criterios provisionales de planificación vial, conforme a las Directrices de Movilidad Sostenible del Viceministerio de Transporte y el Reglamento Nacional de Infraestructura Urbana.

**DISPOSICIÓN ABROGATORIA Y DEROGATORIA**

**Única.**

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

*Dip. Oscar Charles Michel Flores*  
CUARTA SECRETARÍA  
CÁMARA DE DIPUTADOS  
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL



CÁMARA DE DIPUTADOS  
2024-2025

LEGISLATURA DEL BICENTENARIO