



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



La Paz, 01 de abril de 2024
CITE:ALP/CD/AFC/PL/002/2023-2024

Señor:
Israel Huaytari Martinez
PRESIDENTE
CAMARA DEDIPUTADOS
ASAMBLEALEGISLATIVA PLURINACIONAL
Presente.-

REF.- REMITE PROYECTO DE LEY QUE INDICA.-

De mi mayor consideración:

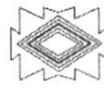
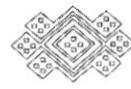
PL-379/23

El suscrito Diputado Nacional, en el ejercicio de sus funciones y con las atribuciones que en derecho le corresponden dispuesto en la Constitución Política del Estado en su art. 162 en concordancia con el Reglamento General de la Cámara de Diputados en los Art. 116 y 117, remite proyecto de ley: "**DECLARA DE INTERÉS Y PRIORIDAD NACIONAL LA INCORPORACIÓN A LA RED VIAL FUNDAMENTAL DEL TRAMO "CARANAVI - TEOPONTE - GUANAY - MAPIRI - APOLO" COMO LA RED VIAL DE INTEGRACIÓN PRODUCTIVA MACROREGIONAL Y TURÍSTICA**", a efectos de remisión a la Comisión que corresponda, siguiendo el respectivo tratamiento que debe recibir conforme a disposición legal.

Con este particular motivo saludo a su autoridad, con las consideraciones mas distinguidas.

Atentamente;


Dip. Andres Flores Condori
DIPUTADO NACIONAL
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA





PROYECTO DE LEY

DECLARA DE INTERÉS Y PRIORIDAD NACIONAL LA INCORPORACIÓN A LA RED VIAL FUNDAMENTAL DEL TRAMO "CARANAVI – TEOPONTE – GUANAY – MAPIRI - APOLO" COMO LA RED VIAL DE INTEGRACIÓN PRODUCTIVA MACROREGIONAL Y TURÍSTICA.

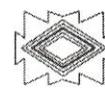
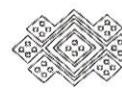
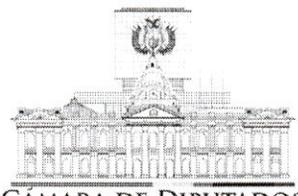
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY.

La presente iniciativa legislativa tiene la finalidad de activar el dispositivo exigido formalmente, para declarar de interés y prioridad nacional, la Incorporación a la Red Fundamental, el Tramo "Caranavi – Teoponte – Guanay – Mapiri - Apolo", **COMO LA RED VIAL DE INTEGRACIÓN PRODUCTIVA MACROREGIONAL Y TURÍSTICA**, integración Macroregional que conecta entre el Norte del Departamento de La Paz, sobre la base de antecedentes socioeconómicos y de relevancia integracionista nacional que involucran a poblaciones, comunidades y provincias de los Departamentos de La Paz, al cual se suman demandas de organizaciones sociales y autoridades municipales de ambos Departamentos involucrados, en virtud a los antecedentes que exponen la realidad de la gran necesidad de Integración Productiva y turística, para la reactivación económica de las Macroregiones del Norte del Departamento de La Paz y del País, asimismo las regiones y departamentos involucrados con el proyecto de Ley en curso, en el siguiente orden:

1.1 DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

1. Entre los antecedentes debe quedar objetivamente identificado el nivel de pobreza de la población boliviana que reclama atención del Estado, por cuanto se hace cada día más evidente y agravado, la falta de medios de transporte que posibiliten la incorporación de estas poblaciones deprimidas a los centros de consumo y abasto para comercializar productos agrícolas, pecuarios, forestales y otros del norte del Departamento de La Paz, traducido como una integración productiva y turística de estas macro regiones del país. Toda vez que los productores agrícolas del sector no cuentan con medios formales y adecuados para transportar sus productos a los centros debido a la falta de una red vial. Consiguiente, la producción es reducida a un simple criterio de autoconsumo, generándose una sociedad estatista sin esperanzas de desarrollo debido a la falta de vías de interconexión caminera con el resto del país, que generó la migración de su población hacia el interior y exterior del país en busca de nuevas oportunidades. Esta profundizó más los niveles de pobreza de la población y al presente subsiste con una economía productiva e insuficiente que merece ser reactivada estratégicamente a través de la vinculación caminera con el resto del país.



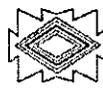


ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

2. Entre los antecedentes que motivan la presente iniciativa legislativa, se encuentra, lógicamente, la carencia de un servicio de transporte idóneo, que permita a través de una red caminera vincular al productor con el consumidor directo de los productos agropecuarios. Consiguientemente esta población demanda la construcción urgente de una vía que posibilite el flujo vehicular y acceso de vehículos de alto tonelaje para garantizar que la producción agropecuaria sea comercializada en los centros de abasto y/o mercados nacionales e internacionales como un proceso de complementación productiva del Oriente y occidente del país, referidos a la producción del norte del Departamento de La Paz, conectando *Caranavi - Teoponte - Guanay - Mapiiri - Apolo*, con conexión directa a las ciudades capitales o viceversa y Resto de los Departamentos del País.
3. El Departamento de La Paz hoy constituyen una economía de crecimiento que necesitan integrarse de manera directa con los otros departamentos como Cochabamba y el Resto del país y actualmente a través de las políticas públicas implementadas en materia de desarrollo productivo y agropecuario, demanda al Estado construir redes camineras municipales, departamentales y redes viales fundamentales en consonancia con los pilares y objetivos estratégicos, tanto de la Agenda Patriótica, como del Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES).

Consecuentemente ante el clamor de los pobladores. Las autoridades del Estado no pueden ser indiferentes ante esta necesidad consiguientemente urge que se activen los mecanismos legales y administrativos para dotar de condiciones viales idóneas a estos pobladores con la finalidad de generar las condiciones mínimas de desarrollo y sostenibilidad el Norte del Departamentos de La Paz., consiguientemente, se generan mejores condiciones de vida y desarrollo económico productivo conforme a las estrategias del Estado Plurinacional, por cuanto desde una óptica geográfica y socioeconómica la vocación productiva de esta región paceña, que presentan la siguiente característica:

- a) El Departamento de La Paz, en Bolivia, tiene sus raíces históricas en la Antigua Intendencia de La Paz de la Real Audiencia de Charcas. Este territorio fue formalmente establecido como departamento mediante un decreto supremo emitido el 23 de enero de 1826 por el Mariscal Antonio José de Sucre. Esta decisión marcó un hito importante en la consolidación de la identidad y autonomía de la región. Cuenta con una superficie de 133,985 km²
4. Consiguientemente, urge una normativa para que de manera concurrente las Entidades Territoriales involucradas, así como el nivel Central del Estado, en el marco de la coordinación establezcan la construcción del tramo caminero que requiere los productores





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

agrícolas, pecuarios, forestales y turísticos, para aportar significativamente a las metas y objetivos propuestos por la planificación estratégica contenida en la Agenda Patriótica 2025, el Plan de Desarrollo Económico y Social y la política de nuestro gobierno central que es la reactivación económica y la industrialización.

2. JUSTIFICACIÓN ECONÓMICO SOCIAL

2.1 BENEFICIARIOS DIRECTOS.

Los Beneficiarios Directo del Tramo "Caranavi – Teoponte – Guanay – Mapiro - Apolo", **COMO LA RED VIAL DE INTEGRACIÓN PRODUCTIVA MACROREGIONAL Y TURÍSTICA**, son las siguientes:

- a) Por el Municipio de Caranavi se tiene las localidades de Carrasco, Santa Ana de Bella Vista, Santa Rosa, Linares Suapi.
- b) Por el Municipio de Teoponte, se tiene las localidades de San Julian, 2 de agosto, Santo Domingo.
- c) Por el Municipio de Guanay se tiene las localidades Vilaque, Baron Pampa, Carura, Santa Rosa.
- d) Por el Municipio de Mapiro, se tiene las localidades de Santa Rosa de Mapiro, Mapiro-Saranpiuni, Achiquiri.
- e) Por el Municipio de Apolo, se tiene las localidades de Obinichi, Correo, aten, Santa Catalina.

2.2 BENEFICIARIOS INDIRECTOS

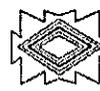
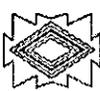
Los Beneficiarios Indirectos del Tramo "Caranavi – Teoponte – Guanay – Mapiro - Apolo", **COMO LA RED VIAL DE INTEGRACIÓN PRODUCTIVA MACROREGIONAL Y TURÍSTICA**, son:

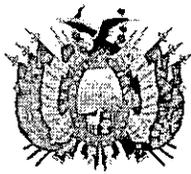
- a) De carácter territorial es el conjunto la Región tropico y todo el departamento de La Paz en su conjunto, que constituirá una integración cultural, social, económica, productiva, turística entre el norte paceño.
- b) De carácter sectorial los otros beneficiarios son los sectores productivos, el transporte, los comerciantes que realiza el proceso de integración comercian interna del país asimismo el comercio exterior a través de las rutas y la potencialidad productiva.

2.3. NECESIDAD DE INTEGRACIÓN MACROREGIONAL ENTRE EL NORTE DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ.

La integración vial productiva macroregional es una necesidad urgente en el país para la integración de intercambio productivo entre el oriente y el occidente boliviano que se expresa:

- a) El municipio de Caranavi tiene una situación geográfica estratégica, en tanto constituye la articulación de la Amazonia con los mercados





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

del occidente del país. Es, en realidad, el eje central de la región amazónica - yungas, siendo parte del corredor de exportación La Paz - San Buenaventura - Ixiamas - Puerto Heath. Posee un clima favorable para el desarrollo de ciertas especies vegetales, la diversificación de cultivos y la existencia de fauna diversa.

La región cuenta con diversos pisos ecológicos, con vocaciones productivas diferenciadas y complementarias. Su producción de café es importante, produce el 80% del café de exportación nacional; así como también la de cítricos, bananos, cacao, papaya; entre otros productos agrícolas, rubro en el cual existe un sector microempresarial en desarrollo. Asimismo, cuenta con recursos madereros de gran valor, con productos que tienen gran demanda en el mercado.

- b) El municipio de Teoponte tiene como principal actividad de la población constituye la agricultura, con una producción diversificada en tres pisos ecológicos: en la zona alta existen cultivos principalmente de hortalizas, legumbres, papa, cebada y papaliza; en los valles se produce maíz, haba, arveja y una variedad de hortalizas; y en el sector tropical existen frutales de chirimoya, plátano, naranja, mandarina, durazno, etc. La ganadería se practica tanto en la zona alta, principalmente con la crianza de vacunos, en la zona media y baja, con la cría de camélidos, ovinos, algunas vacas criollas, porcinos y aves de corral. La mayoría de sus productos son comercializados en las ferias de Sorata, Tacacoma y las ciudades de La Paz y El Alto.
- c) El municipio de Guanay, su economía se basa principalmente en la producción agrícola y pecuaria, para lo cual cuenta, con climas y suelos apropiados que permiten diversificar su producción, otra fuente económica es la minería del oro en la región tropical y estaño en la parte andina, la explotación es a nivel cooperativo, comunal y familiar, existen también empresas como Ferrecoy algunas otras privadas que comercializan y explotan minerales en las riberas de los ríos locales, las mismas que contratan una significativa cantidad de mano de obra del lugar; en los últimos tiempos esta actividad se ha visto deteriorada. En las concentraciones poblacionales, como la de Guanay, sus actividades son también de carácter comercial, donde los colonos acuden para aprovisionarse de víveres, su producción es comercializada semanalmente en mercados vecinos, como la feria de Caranavi. Existen organizaciones productoras, como la Asociación de Tealeros, asentados en el cantón Sarampiuni, cuya actividad es la producción de té; la Asociación de Bananeros, asentada en el cantón Tajihui, cuya producción se comercializa en los mercados de la ciudad de La Paz y otros centros urbanos.
- d) El municipio de Mapiiri, la actividad principal de la región es la minería, especialmente la referida a la explotación aurífera, pese a que en tiempos recientes ha disminuido considerablemente. El agotamiento de los yacimientos auríferos y la falta de tecnología adecuada para su explotación han contribuido a la caída de la producción minera.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Sin embargo, la agropecuaria constituye una alternativa económica destacable, en tanto posee condiciones climáticas propicias y otros factores que coadyuvan favorablemente, pese a limitaciones de la limitada accesibilidad por su ubicación geográfica.

- e) El municipio de Apolo, La principal actividad en el Municipio, desde hace mucho tiempo, es la ganadería, que como se mencionó, ha ocasionado el desgaste de la capa orgánica superficial de los suelos de planicie. La agricultura constituye otra actividad importante en la región, aunque ésta posee un carácter de subsistencia. La ausencia de vías de comunicación, constituye la principal limitante para el desarrollo del Municipio, en tanto los pobladores se ven imposibilitados de transportar sus productos, ya que el único medio es el aéreo, que es altamente costoso.

3. JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

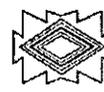
La propuesta de cambio a partir del 2006, tuvo como principal tarea la mejora e integración del sistema de transporte nacional en todas sus modalidades (camionera, ferroviaria, aeronáutica y fluvial lacustre), promoviendo el desarrollo y la ampliación de mercados para la producción boliviana.

La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) en el último periodo, ejecutó importantes montos de inversión en los tres corredores de integración camionera:

Integración norte (Pando - Beni), Integración oeste - este (Cochabamba - La Paz - Oruro - Santa Cruz), Integración sur (Chuquisaca - Potosí - Tarija). Estos montos han alcanzado en el periodo 2006 - 2014 a Bs22.330 millones (2.494,5 km), significativamente superior al periodo 2001 - 2005 que alcanzó a Bs4.381 millones (885 Km).

Se entiende por Inversión Pública a todo gasto de recursos de origen público destinado a incrementar, mejorar o reponer las existencias de capital físico de dominio público y/o de capital humano, con el objeto de ampliar la capacidad del país para la prestación de servicios o producción de bienes. (NBSNIP, 1996)

El concepto de Inversión Pública incluye todas las actividades de pre inversión e inversión que realizan las entidades del sector público. La





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

inversión pública, estará orientada al cumplimiento de los objetivos, metas e indicadores del Vivir Bien, a través del desarrollo integral en armonía y equilibrio con la Madre Tierra, en el marco de los instrumentos de planificación integral y participativa, y de gestión pública intercultural del nivel central del Estado y de las entidades territoriales autónomas. (LEY, MARCO DE LA MADRE TIERRA Y DESARROLLO INTEGRAL PARA VIVIR BIEN, 2012)

4. JUSTIFICACIÓN LEGAL

La presente iniciativa legislativa justifica la viabilidad de la propuesta normativa desde la óptica analítica que constringe el mandato Constitucional y la normativa estratégica vigente, en el siguiente orden:

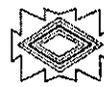
4.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. DE FECHA 07 DE FEBRERO DE 2009.

Artículo 298. Parágrafo II, Numeral 9 de la Constitución Política del Estado para las competencias exclusivas del nivel central del Estado "Planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la red fundamental. En cuyo contexto la iniciativa propuesta debe instar la construcción del tramo carretero propuesto por parte del nivel central el Estado, ya que al involucrar directamente a los Departamentos de La Paz y Cochabamba y que dicho sea de paso vincularía a las RVF-3 y RVF-4, se activaría doblemente la pertinencia competencial del Nivel Central del Estado para que en el de la normativa vigente construya con carácter prioritario la carretera que vincularía polos productivos a nivel nacional. Por lo que es necesario mencionar.

II. De acuerdo a las competencias exclusivas del Numeral 9, Parágrafo II del Artículo 298, de la Constitución Política del Estado, el nivel central del Estado tiene las siguientes competencias exclusivas:

En este orden expositivo, el **Artículo 311 Parágrafo I Numeral 6 del Texto Constitucional** vigente dispone que el Estado fomentara y promocionara el área comunitaria de la economía como alternativa solidaria en el Área Rural y Urbana" consecuentemente la iniciativa legislativa avizora otro postulado constitucional que justifica legalmente la prosecución del trámite legislativo, por cuanto de manera transversal la construcción de una carretera fomentara y promocionara la producción y comercialización de productos agrícolas, pecuarios y forestales.

Los instrumentos normativos del registro de programas y proyectos en el Plan de Inversiones de acuerdo al Art. 5 de la Ley N° 211 del PGE 2012, vigente por disposición final Segunda, inciso k) de la Ley N° 455 del PGE 2014 que establece que el SISIN- Web es el sistema de la Gestión de Inversión del Estado Plurinacional y de uso obligatorio para las entidades del Sector





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Público que ejecutan proyectos de inversión pública acorde al siguiente marco normativo:

- Normas Básicas del SNIP Resolución Suprema N° 216768.
- Reglamentos Básicos del SNIP: RB de operaciones R.M. N° 528, RB del SISIN RM N° 612, RB de Pre inversión R.M. N° 29 y Reglamentos Específicos del SNIP.
- Decreto Supremo N° 29881 de Modificaciones Presupuestarias, vigente del 2009 al 2018.
- Decreto Supremo N° 957 de catálogo SIGMA.
- Directrices de Formulación del Presupuesto de Inversión Pública Anual, periodos 2006 al 2016.

Instrumentos Normativos de Registro de Programas y Proyectos en el Plan de Inversiones.

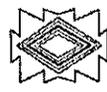
El SISIN-Web es el sistema de la Gestión de Inversión del Estado Plurinacional y de uso obligatorio para las entidades del Sector Público que ejecutan proyectos de inversión basada en:

- Normas Básicas del SNIP Resolución Suprema N° 216768
- Reglamentos Básicos del SNIP:
 - RB de operaciones R.M. N° 528
 - RB del SISIN RM N° 612
 - RB de Pre inversión R.M. N° 29
 - Reglamentos Específicos del SNIP
- Decreto Supremo N° 29881 de Modificaciones Presupuestarias, vigente del 2009 al 2018.

- Decreto Supremo N°957 de catálogo SIGMA

Directrices de Formulación del Presupuesto de Inversión Pública Anual, periodos 2006 al 2016.

4.2 LEY N° 144, DE FECHA 26 DE JUNIO DE 2010; "DE REVOLUCIÓN PRODUCTIVA AGROPECUARIA"





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Por otro lado, el **Artículo 12 de la LEY N° 144, DE REVOLUCIÓN PRODUCTIVA AGROPECUARIA de fecha 26 de junio de 2011**, establece coincidentemente políticas públicas del Estado para implementar la Revolución Productiva Comunitaria Agropecuaria que apropiadamente justifican una medida legal como la presente iniciativa legislativa, para completar y fortalecer estas políticas públicas entre las bolivianas y bolivianos de esta parte del Estado, por cuanto señala que el Estado: Tendrá como objeto fortalecer de manera integral la base productiva con énfasis en las prácticas locales y ancestrales de las comunidades para una gestión integral que optimice el uso y acceso al agua para riego desde una visión de manejo de cuencas que proteja agua para la vida, la recuperación de la fertilidad del suelo mediante la reposición de cobertura vegetal, abonos orgánicos, terrazas y la conservación e incremento de la biodiversidad a través de la recuperación y crianza de semillas nativas y producción de semillas mejoradas y otras acciones que protejan la biodiversidad contra la biopiratería y la tenencia al monopolio de las transnacionales de semillas". En cuyo contexto, se justifica construir con prioridad un tramo caminero que vincule esta parte del país, con el resto del Estado Plurinacional.

4.3 LEY N° 031 DE FECHA 19 DE JULIO DE 2010; "LEY MARCO DE AUTONOMÍAS Y DESCENTRALIZACIÓN"

Que define las bases del Régimen de Autonomías a nivel departamental, municipal, regional y otros determinando su finalidad, atribuciones, así como su estructura orgánica adecuada a sus propias necesidades. El numeral 1 del párrafo II del Artículo 96, señala que es competencia exclusiva del nivel central del Estado: Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras de la Red Vial Fundamental.

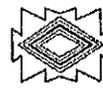
4.4 LEY N° 3507, DE 27 DE OCTUBRE DE 2006; "LEY DE LA ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS"

El Artículo 1° La Administradora Boliviana de Carreteras es la encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental; en el marco del fortalecimiento del proceso de descentralización".

4.5 LEY N° 165 DE FECHA 16 DE AGOSTO DE 2011; "LEY GENERAL DE TRANSPORTE"

En cuyo Inciso I, numeral 2, Artículo 20 "El Nivel Central del Estado tiene como competencias exclusivas las de establecer los criterios de clasificación de la Red Fundamental, Vecinal y Comunitaria y clasificar las carreteras de la Red Fundamental.

La administración de la Red Vial Fundamental (RVF) se enmarca en lo establecido y en cumplimiento a la Ley No 165 (LEY GENERAL DE TRANSPORTES) en sus Artículos 192, 193. Se explica los Artículos que tienen relación con lo solicitado.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Artículo. 192 (CLASIFICACION DE CARRETERAS). Las carreteras se clasifican en:

- a) Carreteras de la Red Vial Fundamental.
- b) Carreteras de la Red Departamental.
- c) Carreteras de la Red Municipal.
- d) Carreteras de la Red Vecinal y Comunales.

Artículo. 193 (CARRETERAS DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL). Queda bajo competencia del Nivel Central la Red Vial Fundamental (RVF) que comprende carreteras que:

- a. Vinculen entre sí las capitales de los Departamentos.
- b. Sean parte de la conexión con carreteras internacionales que vinculan al país con los países limítrofes.
- c. Conecten entre sí dos o más carreteras de la Red Vial Fundamental.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

Tomando en cuenta todos los requisitos y aspectos técnicos del presente proyecto de Ley y con la finalidad de conectar a las Rutas Fundamentales RVF04 y RVF03, es necesario incorporar el tramo carretero "**CARANAVI – TEOPONTE – GUANAY – MAPIRI - APOLO**", COMO LA RED VIAL DE INTEGRACIÓN PRODUCTIVA MACROREGIONAL Y TURÍSTICA, el cual permitirá el desarrollo de los departamentos del Cochabamba, La Paz y el Beni, asimismo como los otros departamentos colindantes que se Integrara a nivel nacional y la circulación de los productos.

5.2 RECOMENDACIÓN

Por todo lo anteriormente expuesto de acuerdo a la Normativa Vigente, se recomienda la incorporación a la Red Vial Fundamental (RVF) del tramo "**CARANAVI – TEOPONTE – GUANAY – MAPIRI - APOLO**" COMO LA RED VIAL DE INTEGRACIÓN PRODUCTIVA MACROREGIONAL Y TURÍSTICA, se haga efectiva, toda vez que cumple con los requisitos necesarios la misma, se ampara en la Ley N° 165 De Fecha 16 de Agosto de 2011; "Ley General De Transporte", entre los departamento de La Paz, Cochabamba y el Beni.


Dip. Andrés Flores Condori
DIPUTADO NACIONAL
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PL-379/23

PROYECTO DE LEY

DECLARA DE INTERÉS Y PRIORIDAD NACIONAL LA INCORPORACIÓN A LA RED VIAL FUNDAMENTAL DEL TRAMO "Caranavi – Teoponte – Guanay – Mapiro - Apolo" COMO LA RED VIAL DE INTEGRACIÓN PRODUCTIVA MACROREGIONAL Y TURÍSTICA.

ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

DECRETA:

Artículo 1º.- Se declara de interés y prioridad nacional la incorporación a la Red Vial Fundamental del Tramo "Caranavi – Teoponte – Guanay – Mapiro - Apolo", como parte de la Red vial Fundamental de Integración Productiva Macroregional y Turística del Estado, que integra de manera directa del Norte del Departamentos de La Paz.

Artículo 2º.- El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través de la Administradora Boliviana de Caminos (ABC), coordinaran con las Entidades Territoriales Autónomas, la adopción de acciones administrativas conforme a normativa vigente, para el cumplimiento de la presente Ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, mediante la ABC y otras instancias de esta, realizar las gestiones necesarias para completar la apertura de la Red Vial Fundamental y las actividades de mantenimiento vial.

SEGUNDA. Las Entidades Sub Nacionales y entidades institucionales de la Región, coadyuvaran en completar la apertura y las actividades de mantenimiento.

Remítase al Órgano Ejecutivo para fines constructuales.

Es dada en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional a los..... días del mes febrero de 2024.

Por tanto, la promulgo para que tenga y cumpla como Ley Nacional.

Regístrese y Publíquese.

Dip. Andres Flores Condori
DIPUTADO NACIONAL
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

