



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

IMPRÍMASE
09/09/2025



INFORME
COMISIÓN DE ECONOMIA PLURAL, PRODUCCIÓN E INDUSTRIA
INF/CEPPI/ N° 08/2024-2025

ASUNTO: PROYECTO DE LEY N° 092/2024-2025 “DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA INCORPORACIÓN A LA RED VIAL FUNDAMENTAL DE CAMINOS EL TRAMO CARRETERO “PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHAN, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHEZ, HITO 19”.

FECHA: LA PAZ, 27 DE AGOSTO DE 2025

El Proyecto de Ley propuesto por la Diputada Nacional, Verónica Chalco Tapia en fecha 08 de diciembre de 2023, signado en la actual legislatura como PL 092/2024-2025.

1. ANTECEDENTES:

El 04 de diciembre de 2024, Secretaría General de la Cámara de Diputados, deriva a la Comisión de Economía Plural, Producción e Industria, para su conocimiento y procesamiento el Proyecto de Ley N° 092/2024-2025, ésta Comisión remite antecedentes al Comité de Industria, Comercio, Transporte y Turismo antecedentes relativos al Proyecto de Ley P.L. 092/2024-2025 “DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA INCORPORACIÓN A LA RED VIAL FUNDAMENTAL DE CAMINOS EL TRAMO CARRETERO “PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHAN, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHEZ, HITO 19”, para su revisión y tratamiento, bajo el criterio de que la red vial de un país es fundamental para su desarrollo y crecimiento, siendo el único medio que posibilita el transporte de las personas y de las cargas, posibilitando la construcción de la carretera que unirá Brasil – Bolivia – Perú, hasta llegar al Puerto de Changay.

Mediante CITE: CICTT-N° 143/2024-2025, de 4 de julio de 2025, el Comité de Industria, Comercio, Transportes, y Turismo, devuelve a ésta Comisión el señalado Proyecto de Ley y sus antecedentes.

2. NORMATIVA LEGAL

➤ CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

El Artículo 298, parágrafo II, Numeral 9 refiere: Son competencias exclusivas del nivel central del Estado: “Planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Fundamental.”

➤ LEY N° 031, DE 19 DE JULIO DE 2010 LEY MARCO DE AUTONOMÍAS Y DESCENTRALIZACIÓN “ANDRÉS IBÁÑEZ”.

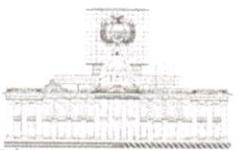
El Artículo 96.- (Transportes). II. De acuerdo a las competencias exclusivas de los Numerales 9 y 10, Parágrafo II del Artículo 298, de la Constitución Política del Estado, el nivel central del Estado tiene las siguientes competencias exclusivas:

1. Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras, líneas férreas y ferrocarriles de la red fundamental.

➤ LEY N° 165 DE 16 DE AGOSTO DE 2011, LEY GENERAL DE TRANSPORTE.

El Artículo 192. (Clasificación 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.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



- d) Carreteras de la Red Vecinal y Comunales.

El Artículo 193.- (Carreteras de la red vial fundamental) establece: "Queda bajo competencia del nivel central la Red Vial Fundamental que comprende carreteras que:

- a) Vinculen entre si 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 si dos o más carreteras de la Red Vial Fundamental.

El Artículo 194, (CARRETERAS DE LA RED DEPARTAMENTAL) sostiene: "Quedan bajo competencia de los gobiernos autónomos departamentales aquellas carreteras y/o caminos que:

- a) Integren las distintas regiones de un departamento.
- b) Se conecten directamente con la Red Vial Fundamental.
- c) Permitan la conexión corta a través de caminos municipales.
- d) Vinculen las capitales de provincia con la capital de departamento.
- e) Conecten con sistemas de transporte multimodal.
- f) Den acceso a polos de desarrollo departamentales.

El Artículo 195. (CARRETERAS DE LA RED MUNICIPAL). Refiere: "Quedan bajo competencia de los gobiernos autónomos municipales aquellas carreteras y/o caminos que:

- a) No son parte de la Red Vial Fundamental ni Departamental y que están en la jurisdicción territorial de un municipio.
- b) Son caminos alimentadores de la Red Departamental o Fundamental
- c) Vinculan poblaciones urbanas, rurales, comunidades o centros de producción, dentro de la jurisdicción de un municipio.

El Artículo 196. (CARRETERAS DE LA RED VECINAL Y COMUNAL), expresa: "Quedan bajo competencia de la autonomía indígena originario campesina aquellas carreteras y/o caminos que:

- a) No son parte de la Red Vial Fundamental ni Departamental y que están en la jurisdicción territorial de la autonomía indígena originario campesina.
- b) Son caminos alimentadores de la Red Departamental o Fundamental
- c) Vinculan poblaciones rurales, comunidades o centros de producción.

➤ **DECRETO SUPREMO N° 25134, DE 21 DE AGOSTO DE 1998**

El Artículo 2 (Requisitos para formar parte de la red fundamental) señala: "Las carreteras que conforman la Red Fundamental ya construidas o por construirse de acuerdo a la capacidad financiera del Estado y de las regiones, deben cumplir con las siguientes condiciones: vincular las capitales políticas de los departamentos, o permitir la vinculación de carácter internacional conectándose con las carreteras principales existentes de los países limítrofes, o conectar en los puntos adecuados dos o más carreteras de la red fundamental, o cumplir con las condiciones de protección ambiental.

➤ **DECRETO SUPREMO N° 28946, DE 30 DE NOVIEMBRE DE 2006**





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

El Artículo 1º. (OBJETO). I. expresa: El presente Decreto Supremo, tiene por objeto reglamentar parcialmente la Ley N° 3507 de 27 de octubre de 2006, que crea la Administradora Boliviana de Carreteras, entidad encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental, en el marco del fortalecimiento del proceso de descentralización.

El Artículo 2º. (CREACIÓN Y NATURALEZA INSTITUCIONAL) señala: "I. Mediante Ley N° 3507 de 27 de octubre de 2006, se crea la Administradora Boliviana de Carreteras, cuya sigla es ABC, que se constituye como entidad de derecho público, autárquica, con personalidad jurídica y patrimonio propio y con autonomía de gestión técnica, administrativa, económico – financiera, de duración indefinida y bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. II. La Administradora Boliviana de Carreteras, está sujeta a la Ley N° 1178 – Ley de Administración y Control Gubernamentales, a la Ley N° 2027 – Estatuto del Funcionario Público y a las disposiciones conexas.

El Artículo 5º. (ATRIBUCIONES Y FUNCIONES). La Administradora Boliviana de Carreteras tiene las siguientes atribuciones y funciones:

- a. Realizar todas las actividades administrativas, técnicas, económicas, financieras y legales, para el pleno cumplimiento de su misión institucional.
- b. Efectuar la planificación institucional y la programación anual de operaciones, con estrictos criterios económicos, técnicos y sociales, para vivir mejor.
- c. Realizar las actividades que comprenden la planificación y la gestión vial, mediante procesos de contratación legalmente establecidos, en el marco de transparencia, oportunidad, eficiencia y calidad.
- d. Promover, planificar, programar, coordinar, supervisar y evaluar la ejecución de estudios y diseños de planes y programas y de ejecución de obras de construcción nueva, reconstrucción, rehabilitación y/o mejoramiento, mantenimiento y conservación, atención de emergencias viales y de operación, en lo que se refiere a control vehicular de pesos y dimensiones, seguridad vial y atención de usuarios, para lograr la transitabilidad permanente y adecuada en la Red Vial Fundamental.
- e. Fiscalizar y supervisar las actividades y las obras de mantenimiento y/o conservación y construcción, así como verificación técnica y ambiental, además de los servicios de consultoría que se realicen en la Red Vial Fundamental, independientemente de la fuente de financiamiento o entidad pública o privada que la patrocine, con el objeto que se cumplan los requerimientos contractuales, las normas técnicas y los requisitos ambientales, los de calidad y de seguridad, en coordinación con las instancias gubernamentales correspondientes.
- f. Gerenciar el permanente control de calidad, en todas sus intervenciones de manera directa.
- g. Ejercer la función de organismo ejecutor de contratos con financiamiento externo, en proyectos de la Red Vial Fundamental, aplicando los procesos de contratación de acuerdo a la normativa correspondiente.
- h. Incentivar la participación de microempresas, para incorporarlas a los planes de mantenimiento y/o de conservación de la Red Vial Fundamental, como medio de generación de empleo y fuentes de trabajo, con sostenibilidad y uso intensivo de mano de obra.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- i. Administrar las unidades de proyectos especiales existentes y crear otras, cuando la ejecución de obras viales así lo requieran.
- j. Implementar, a través de las oficinas regionales, unidades de proyectos especiales y de la estructura organizacional definida por el Directorio, los programas de capacitación necesarios para fortalecer su organización y la prestación de servicios.
- k. Suscribir convenios, acuerdos y contratos con entidades públicas o privadas nacionales, conducentes a un mejor cumplimiento de la misión institucional, en el marco de su competencia.
- l. Suscribir convenios o contratos, en el marco de su competencia, a solicitud de las Prefecturas de Departamento o de los Gobiernos Municipales, para actuar como órgano asesor técnico en proyectos viales, de caminos o carreteras, cuya administración se encuentra bajo responsabilidad de dichas entidades.
- m. Controlar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias, relacionadas con la circulación vehicular en la Red Vial Fundamental, en coordinación con las entidades competentes.
- n. Establecer e implementar medidas para prevenir, mitigar o reducir los impactos negativos, ocasionados en el medio ambiente por la ejecución de las obras viales en la Red Vial Fundamental, incorporando el cumplimiento de la Ley N° 1333 de 27 de abril de 1992, de Medio Ambiente y su respectiva Reglamentación, en las tres etapas: diseño, construcción y mantenimiento de todos los proyectos.
- o. Tomar conocimiento y procesar las demandas y quejas de los usuarios y directos beneficiarios de las carreteras de la Red Vial Fundamental, en cumplimiento de su misión institucional.
- p. Fiscalizar directamente y/o a través de terceros, los recursos del peaje de la Red Vial Fundamental, utilizándolos exclusivamente en las actividades que promuevan, apoyen y ejecuten el mantenimiento y/o conservación vial. Se incluirán en estas actividades el costo que demande la recaudación del peaje, los del control de pesos y dimensiones, su equipamiento y fiscalización, por cuanto son parte del mantenimiento y/o conservación de la Red Vial Fundamental, sujeto a reglamentación especial.
- q. Administrar en forma transparente, efectiva, eficiente y oportuna, los recursos de la Cuenta Nacional de Carreteras, bajo su responsabilidad.
- r. Establecer y mantener una base de datos actualizada de la Red Vial Fundamental, que forma parte de la Red Vial Nacional.
- s. Promover el desarrollo de los recursos humanos, internos y externos, en un marco de competitividad e igualdad de oportunidades, diseñando y aplicando planes de fortalecimiento, con programas de capacitación y actualización que eleven la productividad de los funcionarios, el desempeño institucional, la calidad de las obras, el mejoramiento de los servicios de mantenimiento, control de calidad, gestión de obras y de fiscalización, en el marco de la responsabilidad social corporativa.
- t. Fomentar la investigación y el desarrollo tecnológico vial, con programas y planes que consideren los recursos humanos y tecnológicos nacionales, mediante la elaboración de manuales, normas y especificaciones técnicas, apropiadas a las condiciones nacionales.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS



- u. Captar recursos adicionales para su funcionamiento, mediante la explotación del derecho de vía de la Red Vial Fundamental y la prestación de servicios a entidades o personas, públicas o privadas.
- v. Ejecutar obras en los caminos municipales de acceso a la Red Vial Fundamental que se declaren de prioridad nacional y/o de emergencia, a objeto de elevar el nivel de servicio de esas vías, como parte del desarrollo integral del país. Para cumplir ésta función, el financiamiento deberá ser provisto por los municipios involucrados.
- w. Brindar el apoyo logístico necesario que pueda requerir el Gobierno Nacional.
- x. Otras que se le confieran mediante disposición legal.

➤ REGLAMENTO GENERAL DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS

El Artículo 41. (Naturaleza) señala: Las Comisiones son órganos permanentes de trabajo, coordinación y consulta de la Cámara, que cumplen funciones específicas, señaladas por la Constitución Política del Estado, la Ley y el presente Reglamento.

El Artículo 43. (Funciones) expresa: "Las Comisiones se ocuparán en general, de los asuntos inherentes a su respectiva denominación y tendrán en su área, además las siguientes funciones: a) Promover acciones legislativas y fiscalizar las políticas relacionadas con el sector o área de su competencia; b) Informar a la Asamblea sobre los Proyectos de Ley, dando prioridad a los enviados por el Senado Nacional, órganos Ejecutivo, Judicial o Electoral.

El Artículo 53. (Naturaleza y Composición), sostiene: Los Comités son instancias operativas y de investigación y están conformados por miembros de la respectiva Comisión. Cumplen también la función de nexo entre la ciudadanía y las instituciones del Estado.

Los Comités estarán dirigidos por la Secretaria o Secretario respectiva (o) de la Comisión.

El Artículo 54. ((Facultades)). Los Comités elaborarán los proyectos de informe en las materias de su competencia y realizarán las investigaciones que les encomienda la Comisión a la que pertenecen. Al efecto tendrán facultades para recibir declaraciones informativas, recabar documentación, realizar inspecciones y cuanto sea necesario para el cumplimiento de sus obligaciones.

Cumplido su cometido, el Comité presentará informe circunstanciado a la Comisión, adjuntando el proyecto de resolución, el que deberá ser considerado y autorizado por la Comisión para su consideración por el Pleno Cameral.

El Artículo 55. (Proyectos de Ley). Los Comités, por mandato expreso de la Comisión y en el plazo que ella fije, efectuarán el tratamiento preliminar de los Proyectos de Ley referidos a las temáticas de su incumbencia, sin que su pronunciamiento sea prerequisito para la consideración del proyecto en la Comisión.

3. INFORME DE COMISIÓN.

3.1. INFORME DE OTRAS INSTANCIAS Y NIVELES DE GOBIERNO RESPECTO AL PROYECTO DE LEY

Los informes remitidos por el Órgano Ejecutivo, Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, a partir de las consultas, recomiendan lo siguiente:

3.1.1. GOBIERNO AUTÓNOMO DEPARTAMENTAL DE LA PAZ

Mediante Nota GADLP/DGO/NEX-289/2025 de 2 de abril de 2025, el Gobernador del Gobierno Autónomo Municipal del Departamento de La Paz, remite respuestas al





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS



Proyecto de Ley N° 092/2024-2025, acompañando el Informe de CITE: GADLP/SEDCAM/UTEPV//INF.-51/2025, de 7 de marzo de 2025, evacuado por la Unidad Técnica de Estudios y Proyectos Viables del SEDCAM; Informe Legal de CITE: GADLP/SEDCAM/A.J./ILE-33/2025, de fecha 10 de marzo de 2025, emitido por Asesoría Jurídica, del Servicio Departamental de Caminos- SEDCAM La Paz ; Informe de CITE:GADLP/SDEF/DF/UPRE/INF-062/2025, de 14 de marzo de 2025, emitido por el Encargado Gasto de Capital de la Unidad de Presupuestos de Secretaría Departamental de Economía y Finanzas – SDEF; Informe de CITE: GADLP/AG/DDN/INF-Nº 31/2025, de fecha 2 de abril de 2025, emitido por la Dirección General del Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, quienes de manera uniforme y coincidente señalan que el proyecto de ley materia de autos, es **VIABLE** legalmente, invocando el Artículo 298 de la Constitución Política del Estado, Decreto Supremo N° 25134 (Sistema Nacional de Carreteras) y la Ley N° 165 (Ley General de Transporte) donde se establecen las competencias del nivel central del Estado, la Planificación, diseño, construcción, conservación y administrativo de carreteras de la Red Vial Fundamental, considerando también que se conectará directamente con la Red Vial Fundamental N° 16 (bifurcación margen izquierdo Pumasani) carretera Escoma – Caharazani, y finaliza vinculándose con carácter internacional con la carretera principal (110) de la República del Perú, Hito 19 frontera entre Bolivia y Perú, conforme al Informe Técnico GADLP/SEDCAM/UTEPV/INF.-51/2025, de 7 de marzo de 2025.

3.1.2. MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN

Nota MPD/DGAJ/UAJ-NE 0060/2025 de 10 de marzo de 2025, en respuesta a la consulta, que en lo principal manifiesta que el Ministerio cabeza del sector de transportes se pronuncie sobre la pertinencia de las justificaciones consignadas en la exposición de motivos y la factibilidad de las regulaciones planteadas en el proyecto de norma.

3.1.3. DEL MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS

Con nota MEFP/VPCF/DGPGP/USP/Nº 073/2025, de 13 de marzo de 2025, expresa una serie de consideraciones referidos los gastos o inversiones para el Estado, deberá establecerse la fuente de financiamiento, la manera de cubrirlos y la forma de su inversión, y que bajo el régimen de austeridad, el Tesoro General del Estado no tendría recursos de libre disponibilidad. Que la ABC es la encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental, haciendo alusión al mismo tiempo a los presupuestos establecidos en el Artículo 193 de la Ley N° 165, de 16 de agosto de 2011. Finalmente asevera que se establezca si el proyecto de referencia se encuentra dentro de aquellos priorizados en el Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES 2021-2025).

Al respecto es preciso hacer hincapié que la presente norma que se pretende se apruebe, **es declarativo**, por ende no compromete ningún recurso económico, etapa a la cual no corresponde referirse al momento, pero condicionar si se encuentra comprendido en el PDES sería un tanto discriminatorio, máxime si este plan al momento se encuentra en su etapa de expiración.

3.1.4. INFORME DE LA ADMINISTRADORA DE CARRTERAS

3.1.4.1. Informe Legal.

Informe INF/GNU/SAJ/AAD/2025-0150 2025-01350 de 14 de abril de 2025, refiere en la parte conclusiva que, conforme lo señalado en las conclusiones de la Gerencia Nacional Técnica que determina que la solicitud es **VIABLE TÉCNICAMENTE**, se establece que conforme a la normativa legal vigente es **VIABLE LEGALMENTE** por cumplir con los requisitos contenidos en el Artículo 193 de la Ley N° 165, recomendando que la palabra caminos sea novada en su redacción a CERRETERAS, tomando en cuenta que la ABC administra carreteras de la Red Vial Fundamental.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS



3.1.4.2. Informe Técnico.

Informe INF/GNT/2025-0493 2025-01350, de 8 de abril de 2025, que en la parte pertinente, expresa que desde el punto de vista técnico, **ES VIABLE** por cumplir con los requisitos establecidos en la Ley N° 165 en su Artículo 193, recomendando únicamente novar la palabra caminos por el de carreteras.

3.1.4.3. Novación de “caminos” por carreteras, por mejor redacción.

La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) fue creada mediante Ley N° 3507, de 27 de octubre de 2006, entidad de derecho público, autárquica, con personalidad jurídica y patrimonio propio, encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental de Bolivia. Es menester destacar que la naturaleza institucional de la Administradora Boliviana de Carreteras, es precisamente encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental.

Como se podrá apreciar de la normativa glosada, no reconoce emplear la palabra “caminos”, sino CARRETERAS instituido a través de la Ley N° 3507, de 27 de octubre de 2006, y Decreto Supremo N° 28946, de 25 de noviembre de 2006.

Por lo referido, es pertinente la recomendación novar la palabra “caminos por CARRETERAS en el proyecto de ley materia de análisis, extremo que también fue motivo de consideración por el Pleno de la Comisión de Economía, Producción e Industria.

3.1.4. INFORME DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA

El Informe Técnico INF/MOPSV/VMT/DGTTFL/UGP N° 0081/2025 E/2025-04960 de 21 de abril de 2025, e Informe Jurídico MOPS/DGAJ/ N° 204/2025, de 22 de abril de 2025, por su turno y de manera coincidente señalan que el proyecto de ley en consulta, **es viable jurídica y técnicamente**, consiguientemente, la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda no encuentra óbice legal, debiendo dar continuidad a la tramitación correspondiente, siendo que **es legalmente viable**, tomando en cuenta los informes emitidos por la ABC y del Viceministerio de Transportes, respectivamente.

4. CONCLUSIÓN

De acuerdo a la revisión de la normativa vigente, antecedentes y requisitos se concluye que el Proyecto de Ley N° 092/2024-2025 **QUE “DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA INCORPORACIÓN A LA RED VIAL FUNDAMENTAL DE CARRETERAS EL TRAMO CARRETERO PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHAN, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19”, ES VIABLE CON MODIFICACIÓN** insertando CARRETERAS por “caminos”.

5. RECOMENDACIÓN

Del análisis realizado, de acuerdo a la revisión de los antecedentes y dentro de la normativa constitucional y legal vigentes, la Comisión de Economía Plural, Producción e Industria, al amparo de los Artículos 41 y 43 del Reglamento General de la Cámara de Diputados, **RECOMIENDA LA APROBACIÓN DEL PROYECTO DE LEY N° 092/2024-2025 ““DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA INCORPORACIÓN A LA RED VIAL FUNDAMENTAL DE CARRETERAS EL TRAMO CARRETERO PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHAN, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19”, ES VIABLE CON MODIFICACIÓN**, insertando CARRETERAS por “caminos”, salvo mejor criterio del Pleno de la Cámara de Diputados.

La Paz, 27 de agosto de 2025



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



DIP. LIDIA LIMÓN SOLÍS
PRESIDENTA EN EJERCICIO

COMISIÓN DE ECONOMÍA PLURAL, PRODUCCIÓN E INDUSTRIA

DIP. MARÍA GORETI JALDÍN SALAZAR

COMISIÓN DE ECONOMÍA PLURAL, PRODUCCIÓN E INDUSTRIA

DIP. OMAR PATRICIO SÁNCHEZ SOTO

COMITÉ DE MINERÍA Y METALURGIA

DIP. CIPRIANA GUERRERO REQUELME
COMITÉ DE MINERÍA Y METALURGIA

DIP. MARTHA VIVIANA RAMOS PUCHO
COMITÉ DE MINERÍA Y METALURGIA

DIP. VIVIANA LILY APARICIO ROMERO
COMITÉ DE ENERGÍA E HIDROCARBUROS

DIP. ZACARÍAS LAURA TANCARA
COMITÉ DE ENERGÍA E HIDROCARBUROS

DIP. LISSA AMANDA CLAROS LORA
COMITÉ DE ENERGÍA E HIDROCARBUROS





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



LICENCIA

DIP. JOSÉ CARLOS GUTIERREZ VARGAS
SECRETARIO EN EJERCICIO

COMITÉ DE INDUSTRIA, COMERCIO, TRANSPORTE Y TURISMO

DIP. GENGHIS KAN JUSTINIANO JUSTINIANO
COMITÉ DE INDUSTRIA, COMERCIO,
TRANSPORTE Y TURISMO

BAJA MÉDICA

DIP. ROQUE JONATHAN MAPAQUINE RIVAROLA
COMITÉ DE INDUSTRIA, COMERCIO
TRANSPORTE Y TURISMO

DIP. JOSE AGAPITO NOGALES ANZALDO
COMITÉ DE AGRICULTURA Y GANADERÍA

DIP. ROSARIO VERONICA SANJINES LOPEZ
COMITÉ DE AGRICULTURA Y GANADERÍA

DIP. JENNIFER TORRICO RODA
COMITÉ DE ECONOMÍA COMUNITARIA Y SOCIAL COOPERATIVA

DIP. BRYAN ZALLES MAMANI
COMITÉ DE ECONOMÍA COMUNITARIA
Y SOCIAL COOPERATIVA

DIP. TANIA BACILLA CAYOJA
COMITÉ DE ECONOMÍA COMUNITARIA
Y SOCIAL COOPERATIVA





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



PROYECTO DE LEY N° 092/2024-2025

LEY QUE “DECLARA DE INTERÉS NACIONAL, LA INCORPORACIÓN A LA RED VIAL FUNDAMENTAL DE CARRETERAS EL TRAMO CARRETERO “PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQILLA, SUCHES, HITO 19”

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

D E C R E T A:

Artículo 1. Se declara de prioridad Nacional, la incorporación a la Red Vial Fundamental de carreteras, el tramo carretero **“PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQILLA, SUCHES, HITO 19”**, que une el Estado Plurinacional de Bolivia con la República de Perú.

Artículo 2.- El Órgano Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (Administradora Boliviana de Carreteras), en coordinación con las entidades territoriales autónomas correspondientes, en el marco de sus competencias, deberán realizar gestiones necesarias para promover el cumplimiento de la presente Ley.

Remítase al Órgano Ejecutivo para fines Constitucionales.

Es dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional a los días del mes dede dos mil veinticinco años.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La Paz, 18 de noviembre de 2024.
CITE: ALP/CD-VCH N° 001/2024-2025

Señor:

Omar Al Yabhat Yujra Santos
PRESIDENTE CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
Presente. -



PL-092/24

Ref.: PRESENTACION DE PROYECTO DE LEY.

De mi mayor consideración:

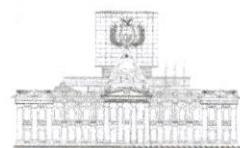
Señor Presidente, en merito a numera 2) del parágrafo I, del artículo 162 y el numéral 1) del artículo 13 de la Constitución Política del Estado y de inciso b) del artículo 116 del Reglamento General de la Cámara de Diputados, tengo a bien presentar el siguiente Proyecto de Ley: **PROYECTO DE LEY QUE " DECLARA DE INTERES NACIONAL LA INCORPORACIÓN A LA RED VIAL FUNDAMENTAL DE CAMINOS EL TRAMO CARRETERO PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHAN, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19."**, al efecto adjunto carta y proyecto en cuatro ejemplares y medio magnético en CD, se tenga presente.

Sin otro particular, me despido de usted reiterando la seguridad de mi más alta y distinguida consideración.

Atentamente:

Verónica Chalco Tapia
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

VCHT/ah
Adj. Lo citado
Ref. Cel. 70630958 - 64191925.



LEGISLATURA DEL BICENTENARIO



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS
A LA COMISIÓN DE
ECONOMÍA PLURAL,
PRODUCCIÓN E INDUSTRIA
SECRETARIA GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ASUNTO: PROYECTO DE LEY P. L. N°...

**LEY DE DECLARACION DE INTERES NACIONAL A LA INCORPORACIÓN A LA RED VIAL
FUNDAMENTAL DE CAMINOS EL TRAMO CARRETERO PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA,
ULLA ULLA, HUACOCHAN, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19."**

En cumplimiento del numeral 2) del parágrafo I, del artículo 162 y el numeral 1) del artículo 163 de la Constitución Política del Estado y del inciso b) del artículo 116 del Reglamento General de la Cámara de Diputados, en mi condición de Diputada Nacional, me permito presentar el referido Proyecto de Ley al tenor de los siguientes argumentos Técnicos y Jurídicos.

I. ANTECEDENTES

A partir del año 2006, la Revolución Democrática Cultural se orienta a construir un Estado Plurinacional y Comunitario a través de un proceso de Cambio que viabiliza las expectativas y necesidades compartidas del pueblo boliviano, que incluye una profunda transformación de las estructuras coloniales y republicanas económicas, sociales y políticas del país. De este modo, Bolivia retoma su soberanía y dignidad, donde todas las bolivianas y todos los bolivianos tienen el orgullo de haber nacido en Bolivia.

La estructuración de la Agenda Patriótica del Bicentenario enfatiza y consolida la perspectiva de la planificación y establece retos concretos, para el caso del sector de transportes es: "Priorizar la conclusión de la Red Vial Fundamental, al igual que impulsar los sistemas de comunicación fluvial, férreo y aéreo", lo cual es concordante con lo que establece el Pilar N°2 Socialización y Universalización de los servicios básicos con soberanía para vivir Bien, cuya meta es que el 100% de las bolivianas y bolivianos están integrados a través de sistemas de comunicación vial, fluvial, aérea y satelital.

AGENDA PATRIÓTICA 2025

Es el instrumento que viabilizara la implementación de la visión de la nueva Constitución Política del estado. Es el primer plan de largo plazo en la historia del Estado Plurinacional de Bolivia, a fin de que la planificación de mediano y largo plazo de los diferentes niveles del Estado tenga una visión articulada, integrada y homogénea en los planes de desarrollo, encaminados al logro del "Vivir Bien" y consecuente reducción de la pobreza.

En una Perspectiva geopolítica adecuadamente planteada, se han diseñado las rutas que serán motivo de inversión en construcción, rehabilitación y conservación; componentes todas ellas de la Red Vial Fundamental, la priorización de la construcción de nuevas vías en el noreste y noroeste del País es el elemento orientador de los aceres de la Administradora Boliviana de Carreteras en los siguientes años, a su vez, y para alentar a las actividades ya establecidas en las demás regiones del país, se rehabilitaran y conservaran todas las demás rutas del País de esta manera se sienta la presencia del Estado en el territorio y se pone de manifiesto la fortaleza de la estructura económica de Bolivia.

La red vial de un país es fundamental para su desarrollo y crecimiento porque es el único medio que posibilita el transporte de las personas y de las cargas, la red de carreteras, permite satisfacer las necesidades básicas de educación, trabajo,



CÁMARA DE DIPUTADOS
2024-2025
LEGISLATURA DEL BICENTENARIO



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

alimentación y salud, estas necesidades son las principales actividades de un país. En Latinoamérica se muestra un problema serio en cuanto en Infraestructura de vías de comunicación y esto representa una seria desventaja competitiva, en países con un adecuado desarrollo en transporte, los costos de traslado son menores, mientras que en la región los caminos con desvíos permanentes o tramos deteriorados incrementan los costos de traslado.

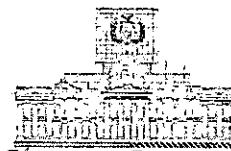
Por ello, para un país, es estratégico desarrollar su sistema vial porque es el único modo con que logra satisfacer no solo la obligación de viajar, sino también las necesidades esenciales de la población.

Si las vías de comunicación de un país no son las adecuada para que la población satisfaga sus necesidades básicas, es poco probable que los ciudadanos puedan encarar una situación de mejora económica y reducción de los índices de pobreza.

BOLIVIA CORAZÓN INTEGRADOR DE RUTAS INTERNACIONALES

Con la incorporación a la Red Vial Fundamental del tramo “**PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19**”, se quiere consolidar a Bolivia como núcleo estratégico de integración de América del Sur con el mundo. Fortaleciendo con esta Red Vial Fundamental las conexiones internacionales, logrando conexión hasta el Puerto de Chancay – Perú, que tiene el potencial de impactar positivamente la economía y el comercio internacional para los bolivianos, de varias maneras:

- 1. Acceso a Nuevos Mercados:** Con la incorporación a la Red Vial Fundamental del tramo “**PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19**”, se tendrá una conexión directa al Mega puerto de Chancay, facilitando el acceso de Bolivia a mercados asiáticos, especialmente a China, que es un importante socio comercial. Que permitirá que las mercancías bolivianas lleguen a Asia de manera más rápida y eficiente, lo que podría aumentar las exportaciones bolivianas y viceversa.
- 2. Reducción de Costos Logísticos:** Con la incorporación a la Red Vial Fundamental del tramo “**PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19**”, se espera que reduzca significativamente el tiempo de tránsito de mercancías entre Bolivia, Perú y China, pasando de aproximadamente 20 a 25 días. Esta reducción en el tiempo de transporte también puede traducirse en menores costos de flete marítimo, beneficiando a los exportadores bolivianos que utilizan rutas a través de puertos peruanos.
- 3. Mejora en la Competitividad:** Con la incorporación a la Red Vial Fundamental del tramo “**PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19**”, la mejora en la eficiencia logística, podría fortalecer la competitividad de Bolivia en el comercio internacional. Al facilitar el transporte de productos, Bolivia podría diversificar sus destinos comerciales y aumentar su participación en el mercado global.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

- 4. Desarrollo de Infraestructura Regional:** Con la incorporación a la Red Vial Fundamental del tramo “**PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19**”, también se puede impulsar el desarrollo de infraestructura en la región, lo que beneficiaría a Bolivia al mejorar las conexiones terrestres y logísticas hacia el puerto. Esto podría facilitar el movimiento de mercancías bolivianas hacia y desde el puerto de Chancay.
- 5. Oportunidades de Inversión:** Con la incorporación a la Red Vial Fundamental del tramo “**PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19**”, y la conexión directa mediante este tramo, podrían surgir nuevas oportunidades de inversión en Bolivia, especialmente en sectores relacionados con la producción y exportación de bienes. Esto podría contribuir al crecimiento económico y la creación de empleo en el país.
- 6. Acceso Mejorado a Mercados Internacionales:** Con la incorporación a la Red Vial Fundamental del tramo “**PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19**”, Bolivia tendrá acceso directo al puerto de Chancay, y se proyectará como un nodo clave para las exportaciones bolivianas, facilitando el acceso a mercados en Asia, especialmente en China. Esto es crucial para productos bolivianos como minerales y productos agrícolas, que pueden llegar a estos mercados de manera más eficiente.
- 7. Puerto de Chancay con capacidad de Recepción de Grandes Buques:** Con una capacidad para recibir buques de gran tamaño, el puerto puede manejar hasta 24,000 contenedores. Esto significa que con la incorporación a la Red Vial Fundamental del tramo “**PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19**”, mediante esta ruta, Bolivia podrá exportar mayores volúmenes de mercancías en un solo envío, optimizando costos y tiempos de transporte.

En ese sentido con la incorporación a la Red Vial Fundamental del tramo “**PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19**”, Bolivia mediante esa ruta podrá acceder de forma más rápida al Megapuerto de Chancay-Perú, que también será un catalizador para el crecimiento económico y comercial de Bolivia, mejorando su acceso a mercados internacionales y reduciendo costos logísticos.

DEPARTAMENTO DE LA PAZ.

La Paz es uno de los nueve departamentos que forman el Estado Plurinacional de Bolivia, su capital es nuestra señora de La Paz, sede de Gobierno, a una altura de 3.460. m.s.n.m. con una población de 2.706.351,00 habitantes, ubicado al Este del país, limita al norte con Pando, al este con Beni y Cochabamba, al sur con Oruro, al suroeste con Chile, con 133.985 km². Es el tercer departamento más extenso.

La construcción de la carretera que unirá las poblaciones de “**PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19**”, cobra relevancia al ser parte del corredor bioceánico que unirá el País con el Pacífico, a través de los puertos peruanos de Matarani, Ilo y el Mega Puerto de Chancay, desde La Paz se podrá llegar hasta Hito 19 y se conectará con





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

Perú. En reiteradas ocasiones al respecto, expertos recomendaron utilizar los puertos peruanos por los constantes problemas que existen con los puertos chilenos.

La construcción del tramo "**PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHAN, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19**" unirá la ciudad capital de La Paz, con la república de Perú y formara parte del corredor Internacional y conectara con el hito fronterizo 19, por lo que es de prioridad nacional puesto que es una vía fundamental para el comercio Internacional. Pelechuco y las poblaciones locales son un centro estratégico para la región por su aporte en la agricultura y la ganadería, especialmente camélido, además de ser un punto importante para la vinculación carretera del país.

GEOGRAFIA. -

El Departamento de La Paz se divide en tres zonas geográficas.

- La zona altiplánica formada por la región del Lago Titicaca, la Isla del Sol, la Isla de la Luna y la Isla Suriki. Esta zona se encuentra en una extensa planicie ubicada a una altura media de 3.600 m.s.n.m. llamada altiplano Andino, que se extiende entre la cordillera real u Oriental y la cordillera Occidental.
- La Zona Subandina, que comprende la región conocida como los Yungas, que abarca el sector noreste de la cordillera real, hasta los llanos tropicales del Norte, y la región de los Valles que Bordea todo el sector sudeste de la cordillera Real, ambos sectores se caracterizan por su escarpada geografía y por las formaciones de cavernas y ríos producidos por el agua de deshielo proveniente de la cordillera.
- La zona amazónica, que está ubicado en la parte norte del departamento de La Paz, y colinda con los departamentos de Beni y Pando, forma parte del ecosistema del río Amazonas. Se caracteriza por su vegetación exuberante que la hace un lugar apropiado para el turismo de aventura y ecológico.

CLIMA. -

En el departamento de La Paz, presenta climas que varían de acuerdo a la altitud; por sobre los 5.000 metros y nieves perpetuas, el frío es polar, la zona altiplánica se caracteriza por un clima frígido y por ser la región más húmeda del altiplano Andino (650 de precipitación media anual) En la zona subandina la región de los valles presenta un clima templado y menos húmedo que la región de los Yungas, se caracteriza por un clima húmedo y caluroso con bancos de niebla frecuentes en las partes más altas. En la zona amazónica el clima es cálido tropical y húmedo.

DEMOGRAFIA. -

Evolución Histórica.

A partir de mediados del siglo XVI, Siglo XVII, Siglo XVIII, Siglo XIX e inclusive durante todo el siglo XX, hasta ya entrando al siglo XXI, el departamento de La Paz tiene una de las más grandes concentraciones de grupos humanos del País.

A partir de la fundación de la República de Bolivia en 1825, el departamento de La Paz ha recibido grandes olas de emigración de diferentes partes del país, como así también de otros países. Pero sería a partir del año 1900, cuando después de



CÁMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA 2015-2019



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

convertirse en el departamento sede de Gobierno, empezaría el desarrollo económico y social departamental.

Muchos campesinos del Altiplano Paceño, emigraron a las grandes ciudades del Departamento (La Paz, El Alto), así también del norte Paceño tropical y de los valles de Yungas, a la vez habitantes de otros departamentos emigraron en busca de mejores oportunidades de trabajo y calidad de vida.

URBANIZACION. -

En los últimos 72 años (1950-2022) la población rural paceña ha disminuido considerablemente, esto es debido a la inmigración campo-ciudad de los pobladores de las provincias a las grandes ciudades como La Paz, El alto. Pues cabe mencionar que el despoblamiento de las áreas rurales trae como consecuencia la disminución de la producción de alimentos, que son producidos en el altiplano, valles y trópico del departamento. Este fenómeno genera el aumento obligatorio de las importaciones de alimentos transgénicos para el consumo en las áreas urbanas.

AREA METROPOLITANA DEPARTAMENTAL. -

Los datos de población anual están elaborados de acuerdo a los censos oficiales realizados el 2001 y 2012.

EL IDIOMA. -

El idioma que hablan los habitantes de La Paz son: Aymara, Castellano, Quechua, Machajuyai-Kallawaya, Tacana, leco, Moseten, Araona, chiman, Ese ejja, Puquina-uchumataku y Toromonas.

DIVISION POLITICA ADMINISTRATIVA. -

El departamento de La Paz, está dividido en 20 provincias que a la vez se divide en 87 municipios (antes llamadas secciones) El departamento es administrado por un Gobernador, quien es representante del poder ejecutivo y encargado de administrar los recursos departamentales asignados por el TGN. Velando el bienestar de sus habitantes. En orden de jerarquía le sigue los Gobiernos Autónomos Municipales, representados por sus alcaldes, y las Provincias representados por un Sub-Gobernador, y su nombramiento es político.

La Provincia Franz Tamayo, cuenta con dos secciones Municipales Apolo Primera Sección y Pelechuco Segunda Sección, con una superficie total de 15.900 km². Con una población total de 27.088 habitantes (según el Censo de población y vivienda INE 2012).

El libertador Simón Bolívar, por decreto supremo del **23 de enero de 1826**, creó la provincia Caupolicán, la cual abarcaba geográficamente las actuales provincias de Franz Tamayo, Iturralde, todo el territorio actual del departamento de Pando, y los terrenos perdidos ante el Brasil y los cedidos al Perú.

PROVINCIAS BENEFICIARIAS:

1. PROVINCIA FRANZ TAMAYO. -

La Provincia de Franz Tamayo está ubicada en el Departamento de La Paz tiene como capital provincial a Apolo, limita al norte con la provincia de Iturralde y al sur con las provincias de Larecaja, Bautista Saavedra y Sud Yungas.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

Se caracteriza por su diversidad ecológica y también por su clima húmedo y caluroso. Cuenta con una población de 27.088 habitantes (según el Censo INE 2012),¹ y un área de 15.900 km².

Poco después de la declaración de independencia de Bolivia, la provincia de Franz Tamayo fue nombrada inicialmente como la Provincia de Caupolicán por el libertador Simón Bolívar, por decreto supremo del 23 de enero de 1826. Esta provincia abarcaba geográficamente las actuales provincias de Franz Tamayo, Abel Iturralde y el territorio actual del departamento de Pando al norte.³

A principios del siglo XIX, el Museo Nacional de Historia Natural de París organizó una expedición a Sudamérica, liderada por el naturalista Alcide d'Orbigny y acompañado por su compatriota François Rossignon. Este último exploró la provincia de Caupolicán y aportó considerablemente como taxidermista al trabajo de investigación de d'Orbigny, sobre todo en su obra "Descripción geográfica, histórica y estadística de Bolivia" (1845).

A mediados del siglo XIX, la provincia de Caupolicán comprendía dos partidos. El denominado partido Grande, ubicado en el sur, incluía los pueblos y cantones de Suches, Pelechuco, Pata, Mojos, Inmaculada Concepción de Apolo, Santa Cruz del Valle Ameno y Atén. En el norte, estaba el partido Chico, también conocido como cantones del interior, con los núcleos de San José de Uchupiamonas, Tumupasa, Ixiamas y el más distante territorio misionero de Cavinás, resultantes sobre todo de actividad religiosa franciscana.

En numerosas ocasiones se intentó cambiar el nombre de la provincia sin logros algunos, hasta que el 20 de noviembre de 1967, durante el gobierno de René Barrientos Ortuño, la Cámara de Diputados aprobó la Ley N. 354 de la misma fecha,⁴ para cambiar el antiguo nombre por la del escritor boliviano Franz Tamayo.

Este nombre fue dado por sugerencia del diputado de Puerto Acosta, Daniel Delgado Cuevas, en el que la provincia de Franz Tamayo recibe el nombre en reconocimiento de Franz Tamayo (1879-1956), escritor y político boliviano.

División administrativa

La Provincia de Franz Tamayo está dividida administrativamente en 2 municipios:

Municipios de la Provincia	Capital
Municipio de Apolo	<u>Apolo</u>
Municipio de Pelechuco	<u>Pelechuco</u>

Población de la provincia

Desde 1992, la población de la provincia de Franz Tamayo ha aumentado en un 64,4 %.





**ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS**

Población de la Provincia Franz Tamayo		Histórica
Año	Habitantes	Fuente
1992	17 619	<u>Censo boliviano de 1992⁷</u>
2001	18 386	<u>Censo boliviano de 2001⁸</u>
2012	27 088	<u>Censo boliviano de 2012⁹</u>
2019	28 966	Estimaciones del <u>INE¹⁰</u>

Población por municipios

El municipio que más ha crecido porcentualmente en población fue el municipio de Apolo. Su crecimiento hasta 2019 es de **70,1 %** (desde 1992). El crecimiento de Apolo se encuentra por encima del crecimiento promedio de la Provincia y del promedio del Departamento, aunque todavía sigue por debajo del promedio nacional.

Población Histórica de los Municipios de la Provincia Franz Tamayo ¹¹					
Municipio	<u>Censo de Población de 1992</u>	<u>Censo de Población de 2001</u>	<u>Censo de Población de 2012</u>	<u>Proyección Estimada 2022</u>	<u>Crecimiento Poblacional (1992-2022)</u>
<u>Municipio de Apolo</u>	12 877	13 271	20 308	17 423	35,3 %
<u>Municipio de Pelechuco</u>	4 742	5 115	6 780	7 444	56,9 %
TOTAL Provincia Franz Tamayo	17 619	18 386	27 088	24 867	41,1 %





**ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS**

Departamento de La Paz	1 900 786	2 350 466	2 719 344	3 051 947	60,5 %
Bolivia	6 420 792	8 274 325	10 059 856	12 006 031	86,9 %

MUNICIPIO DE PELECHUCO. -

Pelechuco es un municipio de Bolivia, ubicado en la Provincia de Franz Tamayo del Departamento de La Paz. El municipio de Pelechuco es uno de los dos municipios que conforman la provincia. La capital del municipio es la localidad de Pelechuco.

Según el último censo oficial realizado por el Instituto Nacional de Estadística de Bolivia (INE) en 2012, el municipio cuenta con una población de 6.780 habitantes y está situado a una altura promedio de 4400 metros sobre el nivel del mar.

El municipio posee una extensión superficial de 2.609 km² y una densidad de población de 2,59 hab/km² (habitante por kilómetro cuadrado).

Población del Municipio de Pelechuco.

Año	Población	Fuente
<u>1992</u>	<u>4 742</u>	<u>Censo boliviano de 1992¹</u>
<u>2001</u>	<u>5 115</u>	<u>Censo boliviano de 2001²</u>
<u>2012</u>	<u>6 780</u>	<u>Censo boliviano de 2012³</u>

Pelechuco, segunda sección de la provincia Franz Tamayo, limita al norte con el municipio Apolo, al este con la provincia Bautista Saavedra y al oeste con la República del Perú. La localidad de Pelechuco se encuentra a una distancia de 360 kilómetros de la ciudad de La Paz, con un acceso vial de camino de tierra.

Presenta tres pisos ecológicos: puna, con un clima frío; valle, con clima templado; y trópico, con clima cálido. Su relieve está conformado por un descenso desde las partes altas (cumbre), pasando por valles encajonados, hasta llegar a la parte de los yungas tropicales. Los idiomas más hablados son el castellano, el Aymara y el quechua. La población está organizada en sindicatos agrarios, centrales y subcentrales, Clubes de Madres.

Actividades económicas de Pelechuco





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

La principal actividad económica de la población es la crianza de ganado camélido y ovino, en las partes más altas del Municipio; la minería, con la explotación aurífera, la agricultura y el comercio informal, en un porcentaje menor, constituyen las actividades que generan los principales ingresos a la población.

Si bien la diversidad de pisos ecológicos existentes, hace propicia la producción agropecuaria, el medio geográfico, las largas distancias y la falta de infraestructura caminera dificultan el desarrollo y una explotación adecuada de los recursos naturales con miras a una mejora en la calidad de vida de los habitantes del Municipio.

Los paisajes constituidos por los tres pisos ecológicos y la diversidad de flora y fauna, constituyen un potencial turístico importante, que debidamente aprovechado, como el mejoramiento de los servicios de atención al turista, podría generar mayores recursos para la población.

La infraestructura caminera en este municipio es muy precario por falta de mantenimiento y recursos asignados por el gobierno departamental de la Paz, viéndose perjudicados los pobladores del municipio ocasionando grandes perjuicios en el traslado de sus productos a las ciudades intermedias (La Paz y El Alto) es la razón y el pedido de los habitantes que el tramo carretero Departamental: "PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19", sea elevada a la Red Vial Fundamental de caminos.

2. PROVINCIA BAUTISTA SAAVEDRA

La provincia de Bautista Saavedra se encuentra en la parte central oeste del departamento de La Paz en Bolivia. Tiene un área de 2.525 km² y una población de 16.308 habitantes (según el Censo INE 2012).¹ La capital provincial es Charazani en el municipio homónimo.

En el municipio de Curva se encuentra un asentamiento muy importante de la medicina Kallawaya, la cual es de uso común en la región.

La provincia fue creada mediante ley del 17 de noviembre de 1948, durante el gobierno de Enrique Herzog, separándose de la provincia de Muñecas, y nombrada en honor al presidente Bautista Saavedra Mallea.

Estructura

La provincia de Bautista Saavedra está dividida administrativamente en 2 municipios:

1. Charazani
2. Curva

Geografía

La cordillera Oriental atraviesa la provincia y crea una variedad de climas desde planicies frías cerca de las cumbres en el sector de Ulla Ulla, cabeceras de valle y yungas al noreste de la provincia llegando a Camata. En la provincia se





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

encuentra parte del área natural de manejo integrado Apolobamba, creada para proteger ecosistemas altoandinos.

Ubicación

Límite al norte con la provincia de Franz Tamayo, al sur con las provincias de Camacho y Muñecas, al este con la provincia de Larecaja y al oeste con la república del Perú.

Municipio de Charazani

Charazani se encuentra a 3.250 m.s.n.m y tiene un clima de valle con inviernos fríos y secos y veranos húmedos y templados. La población está en una cabecera de valle con fuertes pendientes.

Tramo	Longitud	Red	Material
La Paz- Charazani	272	Troncal	Asfalto - Ripio
Charazani - <u>Apolo</u>	156	Troncal	Tierra
Charazani - <u>Pelechuco</u>	102	Troncal	Tierra
Charazani - <u>Curva</u>	28	Vecinal	Tierra
Charazani - <u>Amarete</u>	32	Vecinal	Tierra
Charazani - <u>Caata</u>	12	Vecinal	Tierra
Charazani - <u>Chajaya</u>	9	Vecinal	Tierra
Charazani - <u>Niño Corín</u>	7	Vecinal	Tierra
Charazani - <u>Chari</u>	8	Vecinal	Tierra
Charazani - <u>Carijana</u>	32	Vecinal	Tierra
Charazani - <u>Qutapampa</u>	25	Vecinal	Tierra
Charazani - <u>Chullina</u>	16	Vecinal	Tierra

II. MARCO JURÍDICO APLICABLE

Los fundamentos jurídicos que sustentan el presente proyecto de ley de referencia, son las siguientes disposiciones legales:





**ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS**

Constitución Política de Estado Plurinacional de Bolivia. De fecha 07 de febrero de 2009.

Artículo 298.

II. Son competencias exclusivas del nivel central del Estado:

9. Planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la red fundamental.

La Constitución Política del Estado, en el Art.298, parágrafo. II, N°. 9) establece las competencias exclusivas del Nivel central del Estado con relación a la planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Fundamental.

LEYES. -

Ley Nº 031 Ley de 19 de Julio de 2010 Ley Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Ibáñez".

Artículo 96. (TRANSPORTES)

II. De acuerdo a las competencias exclusivas de los numerales 9 y 10, parágrafo II del Artículo 298 de La Constitución Política del Estado, el nivel central del Estado tiene las siguientes competencias exclusivas:

1. Panificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras, líneas férreas y ferrocarriles de la red fundamental.

El Num. 1) de p. II, Art .96 de la Ley de Autonomías y Descentralización, señala que el nivel central del Estado tiene competencias para planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carretas, líneas férreas y ferrocarriles de la red fundamental.

Ley Nº 165 de 16 de agosto de 2011 Ley de transporte.

SECCIÓN II

INFRAESTRUCTURA VIAL

Artículo 192. (CLASIFICACIÓN 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.

En la presente Ley, sección II, Art. 192, se clasifican los tipos de carreteras, así mismo se establece cuales pertenecen a la red vía fundamental.

En la actualidad, la carretera La Paz - Pelechuco es parte integrante del tramo vial Departamental que conecta una importantes carretera de la Red Vial Fundamental Fundamental Escoma - Cr. Pumasani – Cr. Charazani competencia del Gobierno Central, administrada por la Administradora Boliviana de Carreteras (A.B.C) une las poblaciones de La Paz, Apolo con proyección al Departamento de





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

Pando, se encuentra considerada actualmente como prioridad Nacional dentro del plan vial de la administradora Boliviana de Carreteras, ya que integra los corredores al Norte con conexión a la hermana Republica del Brasil.

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

- a) Vinculen entre si 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 si dos o más carreteras de la Red Vial Fundamental.

Se debe considerar que, La Administradora Boliviana de Carreteras tiene como función principal la administración de la pavimentación de la Red Vial Fundamental que conecta principales capitales de los Departamentos, así como rutas Internacionales, para posibilitar la integración Nacional y la integración de la economía boliviana al comercio exterior.

En este sentido, la Construcción del tramo **PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHAN, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19"** A LA RED VIAL FUNDAMENTAL unirá la capital La Paz con la Republica de Perú, "Megapuerto Chancay", con la fronteriza población de Hito 19 - Pelechuco, que será considerada como prioridad para el comercio Internacional, en tal sentido, **cumple con lo establecido en os incisos a) b) y c) del Art. 193 de la Ley Nº 165 de 16 de agosto de 2011 Ley de Transporte.**

DECRETOS SUPREMOS:

Decreto Supremo Nº25134,21 de agosto de 1998.

Título I

Disposiciones generales

Artículo 1º.- (Concepto general del Sistema Nacional de Carreteras). Se entiende como SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS, al conjunto de la Infraestructura de carreteras en Bolivia, conformado por:

RED FUNDAMENTAL (bajo responsabilidad del Servicio Nacional de Caminos).

REDES DEPARTAMENTALES (bajo responsabilidad de las Prefecturas a través de los Servicios Departamentales de Caminos).

REDES MUNICIPALES (bajo la responsabilidad de los Municipios).

TITULO II

Red fundamental de carreteras, red departamental, red municipal

Artículo 2º.- (Requisitos para formar parte de la red fundamental) Las carreteras que conforman la Red Fundamental ya construidas o por construirse de acuerdo a la capacidad financiera del Estado y de las regiones, deben cumplir con las siguientes condiciones: vincular las capitales políticas de los departamentos, o permitir la vinculación de carácter





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

internacional conectándose con las carreteras principales existentes de los países limítrofes, o conectar en los puntos adecuados dos o más carreteras de la Red Fundamental, o cumplir con las condiciones de protección ambiental.

Señala que es de primordial importancia para el Poder Ejecutivo establecer el Sistema Nacional de Carreteras, conformado por la Red Fundamental, redes Departamentales y redes Municipales, a efectos de la responsabilidad que se debe asumir para la inversión en la construcción, mejoramiento y/o mantenimiento.

Por todo lo descrito anteriormente, el presente Proyecto de Ley cumple la condición para ser incorporada dentro de la Red Vial Fundamental el tramo carretero "PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACUCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19".

INFORMES MUNICIPAL LEGAL Y TECNICO.

INFORME LEGAL: GAMP/A.L.I./121/2022. ASUNTO: INFORME SOBRE LA INCORPORACION DEL TRAMO CAMINERO PUMASANI – UCHA UCHA – ULLA ULLA – HUACUCHANI – HICHOCOLLO – ANTAQUILLA – SUCHES HITO 19 A LA RED VIAL FUNDAMENTAL. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES Que, existiendo la necesidad de la incorporación de los tramos; PUMASANI – UCHA UCHA – ULLA ULLA – HUACUCHANI – HICHOCOLLO – ANTAQUILLA – SUCHES HITO 19 A LA RED VIAL FUNDAMENTAL por vinculación de carácter internacional, conectándose con las carreteras principales existentes de los países limítrofes en este caso de la República del Perú, por lo que es necesario que el nivel central del Estado Plurinacional de Bolivia por intermedio de Administración de Carreteras ABC pueda considerar la incorporación de los tramos PUMASANI – UCHA UCHA – ULLA ULLA – HUACUCHANI – HICHOCOLLO – ANTAQUILLA – SUCHES HITO 19 A LA RED VIAL FUNDAMENTAL por lo que se RECOMIENDA a su máxima Autoridad Ejecutiva derivar el presente informe a las instancias correspondientes para los fines consiguientes.

INFORME TECNICO: GAMP/DATI/CTQ/056/2022. REF.- INFORME TECNICO DE INCORPORACION DEL TRAMO CAMINERO PUMASANI – UCHA UCHA – ULLA ULLA – HUACUCHANI – HICHOCOLLO – ANTAQUILLA – SUCHES HITO 19 A LA RED VIAL FUNDAMENTAL. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES: Por todo lo escrito en los párrafos anteriores se puede evidenciar TECNICAMENTE VIABLE la incorporación de los tramos señalados PUMASANI – UCHA UCHA – ULLA ULLA – HUACUCHANI – HICHOCOLLO – ANTAQUILLA – SUCHES HITO 19 A LA RED VIAL FUNDAMENTAL bajo la competencia del Gobierno Central y administrada por la ABC.- Se recomienda que el presente Informe sea revisado por la Unidad Jurídica del Municipio para su análisis y su argumento Legal.- Se recomienda a la Máxima Autoridad Ejecutiva remitir el presente Informe a las Instancias Correspondientes para los fines consiguientes.

INFORMES TECNICO Y LEGAL DEPARTAMENTAL:

INFORME TECNICO: GADLP/SEDCAM/DIR/UTOC/INF/0274/2022. REF.- SOLICITUD INFORME TECNICO DE LA INSPECCION TRAMO PUMASANI – UCHA UCHA – ULLA ULLA – HUACUCHANI – HICHOCOLLO – ANTAQUILLA – SUCHES HITO 19 A LA RED VIAL FUNDAMENTAL.- CONCLUSIONES: El servicio departamental de caminos La Paz, en





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

fecha 02 y 03 de junio del presente año; realizo la inspección del tramo PUMASANI – UCHA UCHA – ULLA ULLA – HUACUCHANI – HICHOCOLLO – ANTAQUILLA – SUCHES HITO 19 correspondientes a las jurisdicciones Municipales de Charazani y Pelechuco de las Provincias Bautista Saavedra y Franz Tamayo respectivamente. Se dio como punto de inicio el sector de Pumasani con la presencia de Autoridades Municipales de Pelechuco y Autoridades sectoriales (se detalla observaciones en el cuadro adjunto) En la Inspección técnica ocular realizada se ha cuantificado e identificado los sectores donde se requiere la instalación de alcantarillas metálicas tipo TMC (chapas) construcción de puentes y badén , debido a que el SEDCAM LA PAZ no cuenta con los materiales de agregado grueso y fino , alcantarillas metálicas tipo TCM ni mano de obra para la instalación y construcción de los elementos requeridos.

INFORME TECNICO: GADLP/SEDCAM/UTOC/SAM/INF.Nº083/2022. REF: SOLICITD DE INFORME TECNICO TRAMO: PUMASANI – UCHA UCHA – ULLA ULLA – HUACUCHANI – HICHOCOLLO – ANTAQUILLA – SUCHES HITO 19 . CONCLUSIONES: EL SEDCAM LA PAZ, como brazo operativo del Gobierno Autónomo departamental de La Paz, su misión es realizar el mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de los tramos que se encuentran incorporados a la red Departamental de caminos, conforme establece el Art. 3 del decreto supremo 25366, en el marco de las atribuciones que le compete de acuerdo al Decreto Supremo Nº25134 (que establece el sistema nacional de carreteras) , considerando que a la fecha es el único documento legal vigente, mismo que en su artículo segundo, condiciona los requisitos para formar parte de la red Fundamental.

En el marco de las atribuciones que le compete, de acuerdo al DS: Nº 25134, Ley Nº 031 (Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez) Artículo 96 (transportes) donde se establecen las competencias exclusivas tanto a nivel Central, como de los Gobiernos departamentales, Municipales e Indígenas Originarios Campesinos.

Se establece considerar, QUE ES VIABLE TECNICAMENTE INCORPORAR, el tramo PUMASANI – UCHA UCHA – ULLA ULLA – HUACUCHANI – HICHOCOLLO – ANTAQUILLA – SUCHES HITO 19, A LA RED VIAL FUNDAMENTAL, (pueblo fronterizo de nombre perlas de oro) situado en el límite entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República del Perú.

Cabe recalcar que el tramo mencionado tiene punto de origen Cr. Pumasani, con conexión a la Red Fundamental "Escoma – Cr. Pumasani – Cr. Charazani competencia del Gobierno Central, administrada por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)Y como progresiva final el límite fronterizo a la república del Perú (Rio Suchez) Hito 19; también mencionar que en territorio peruano existe una carretera asfaltada, la cual podría vincular ambas naciones.

Por todo lo antes mencionado, cumple con los requisitos exigidos en D.S. Nº 25134 Artículo Nº 2, (requisitos para formar parte de la Red Fundamental) con la normativa establecida y vigente.

Se sugiere que el presente Informe pase a Asesoría Jurídica para su consideración y se emita el Informe al Solicitante.

INFORME LEGAL: GADLP/SEDCAM/A.J./ILE-199/2022. REF: SOLICITUD DE INCORPORACION DEL TRAMO: PUMASANI – UCHA UCHA – ULLA ULLA –





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

HUACUCHANI – HICHOCOLLO – ANTAQUILLA – SUCHES HITO 19, A LA RED VIAL FUNDAMENTAL.- CONCLUSIONES: Que el Servicio Departamental de Caminos es un órgano desconcentrado de Gobierno Departamental de La Paz y que su misión es realizar el mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de los tramos que se encuentran incorporados a la Red Departamental conforme al Art. 3 del decreto Supremo 25366 del 26 de abril de 1999. No obstante, mediante nota de fecha 04 de julio de 2022, la Federación Sindical Única de Trabajadores Campesinos Prov. Franz Tamayo Tupac Katari Apolo – Pelechuco solicitan informe técnico detallado de la inspección de caminos de los tramos PUMASANI – UCHA UCHA – ULLA ULLA – HUACUCHANI – HICHOCOLLO – ANTAQUILLA – SUCHES HITO 19, Para la incorporación LA RED VIAL FUNDAMENTAL de competencia del Gobierno Central, administrada por la ABC. En ese entendido el Informe Técnico GADLP/SEDCAM/UTOC/SAM/INF.Nº083/2022. Establece VIABLE la incorporación a la Red Fundamental los tramos Cr. PUMASANI – UCHA UCHA – ULLA ULLA – HUACUCHANI – HICHOCOLLO – ANTAQUILLA – SUCHES HITO 19, considerando que los tramos conectan a nivel internacional con hito 19. (pueblo fronterizo de nombre piedras de oro) situado en el límite entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la república del Perú. Que el tramo mencionado tiene punto de origen Cr. Pumasani, con conexión a la Red Fundamental Escoma - Cr. Pumasani – Cr. Charazani competencia del Gobierno Central, administrada por la Administradora Boliviana de Carreteras (A.B.C) y como progresiva final el límite fronterizo de la República del Perú (Rio suchez) hito 19. También mencionar que en territorio Peruano existe una carretera asfaltada la cual podría vincular ambas Naciones cumpliendo con ello los requisitos exigidos en el D.S. Nº 25134, Artículo 2, (requisitos para formar parte de la red Fundamental) que es el de vincular las Capitales Políticas de los departamentos o permitir la vinculación de carácter internacional conectándose con las carreteras principales existentes de los países limítrofes o conectar con los puntos adecuados, dos o más carreteras de la Red Fundamental.

Asimismo, se debe tomar en cuenta la necesidad de la Federación Sindical de Trabajadores campesinos de la Prov. Franz Tamayo – Tupac Katari Apolo – Pelechuco exteriorizado a través de nota con fecha 04 de julio de 2022.

JUSTIFICACIÓN.

Este Proyecto por su ubicación, permitirá la circulación del tráfico vehicular tiene punto de origen Cr. Pumasani, con conexión a la Red Fundamental Escoma - Cr. Pumasani – Cr. Charazani competencia del Gobierno Central, administrada por la Administradora Boliviana de Carreteras (A.B.C) y como progresiva final el límite fronterizo de la República del Perú (Rio suchez) hito 19. Podría ser considerado como prioridad para el comercio Internacional, ya que formaría parte de una de las Carreteras con conexión Internacional que integra los correderos Al Norte y el corredor Oeste-Norte con el Océano Pacífico a través de los puertos de la Republica de Perú.

La incorporación del tramo "**PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHANI, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19**" a la red vial fundamental es crucial para Bolivia, ya que facilitará el acceso directo al puerto de Chancay en Perú, mejorando significativamente la conectividad y el comercio internacional del país. Este tramo no solo optimiza el transporte de mercancías bolivianas hacia mercados clave en Asia, sino que también reduce los costos logísticos y los tiempos de tránsito, lo que es esencial para productos que requieren





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

entrega rápida. Además, al integrar esta ruta a la red vial, se fomenta el desarrollo regional, se generan oportunidades de inversión y se promueve el crecimiento económico, beneficiando a diversas comunidades a lo largo del trayecto. Esta conexión es un paso estratégico para potenciar la competitividad de Bolivia en el comercio internacional y mejorar su infraestructura vial.

Por otro lado, cabe hacer mención a la carga boliviana que, en el primer cuatrimestre del año 2022, se incrementó en más del 90 %, la carga boliviana en el puerto de Ilo Perú, aumento en 91,29 %, entre enero y abril de este año, frente a similar periodo de la pasada gestión.

En términos de volumen se llegó a 51,795 toneladas, frente a 27,076 toneladas del primer cuatrimestre del año 2020. Desde el 2018, el transporte de carga en tránsito a Bolivia a través de este puerto peruano aumento de forma considerable desde la llegada de los dos primeros barcos que trajeron 22.097 TM, volumen que ya al primer cuatrimestre de la presente gestión fue superado alcanzando 51.795 TM de importación. Así desde el 2018 hasta abril de 2021 el movimiento de carga boliviana a través del puerto peruano llegó a más de 200.000 TM.

Todo este movimiento de carga implico la movilización de más de 8.000 camiones bolivianos, transportando la mercancía en tránsito de Bolivia y el trabajo de agentes navieros, para que esta labor tenga un efecto multiplicador y posibilite una gestión de desarrollo logístico en beneficio de comercio exterior.

Para nadie es desconocido que, en el marco de la diversificación de puertos marítimos, Bolivia realiza gestiones para aumentar el transporte de carga internacional y no depender exclusivamente de los puertos chilenos.

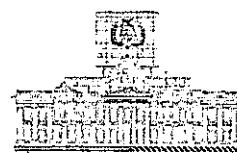
A corto plazo, mediano y largo plazo este Proyecto, así como su construcción permitirá:

- A corto plazo:

- Posibilitar el tránsito de vehículos durante todas las épocas del año.
- Reducir los costos de operación y mantenimiento de los vehículos.
- Reducir los costos y tiempos de transporte haciendo más accesible el servicio a usuarios potenciales.
- Reducir los costos de mantenimiento de la carretera.
- Mejorar las condiciones de seguridad vial.
- Crear fuentes de trabajo e ingreso durante el estudio, construcción y operación del Proyecto.

- A mediano y largo plazo:

- Impulsar la actividad productiva, mediante una vía que garantice el transporte seguro y económico.
- Promover la integración regional y Nacional en condiciones óptimas.
- Disminuir el precio de los productos en los mercados regionales.
- Incorporar la región y poblaciones principales a planes o programas de desarrollo.
- Atraer capital extranjero para invertir en industrias que aprovechen la disminución de precio y el constante abastecimiento de insumos, al existir una vía que ofrece seguridad y economía.
- Crear fuentes de trabajo e ingresos.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

El Proyecto se enmarca dentro de la Estrategia de Desarrollo Económico y Social planteada por el Gobierno Nacional que distingue la importancia de mejorar e incrementar la Infraestructura Vial Nacional para promocionar e incentivar las exportaciones en función a la rebaja de los costos de transporte y en la construcción de vías internacionales.



Verónica Chalco Tapia
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY N°

LEY QUE "DECLARA DE INTERES NACIONAL LA INCORPORACION A LA RED VIAL
FUNDAMENTAL DE CAMINOS EL TRAMO CARRETERO "PUMASANI, QUTAPAMPA,
UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHAN, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO
19"

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL;

DECRETA:

PL-092/24

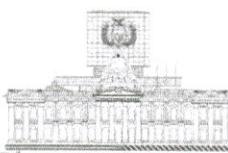
ARTICULO 1. Se declara de prioridad Nacional, la incorporación a la Red Vial Fundamental de Caminos, el tramo carretero "**PUMASANI, QUTAPAMPA, UCHA UCHA, ULLA ULLA, HUACOCHAN, HICHOCOLLO, ANTAQUILLA, SUCHES, HITO 19**", que une el Estado Plurinacional de Bolivia con la Republica de Perú.

ARTICULO 2. El Órgano Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Publicas Servicio y Vivienda (Administradora Boliviana de Carreteras), en coordinación con las entidades territoriales autónomas correspondientes, en el marco de sus competencias, deberán realizar gestiones necesarias para promover el cumplimiento de la presente Ley.

Remítase a al Órgano Ejecutivo para fines Constitucionales.

Es dado en la sala de sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional a los ... del mes de ... del año dos mil veinticuatro.


Verónica Chalco Tapia
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL



LEGISLATURA DEL BICENTENARIO