



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La Paz, 03 de Febrero de 2025
CITE: HLR-LP. N° 017/2024-2025

Señor:

Dip. Omar Al Yabhat Yujra Santos
**PRESIDENTE DE LA CAMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL**

Presente.-



REF.: Remisión Proyecto de Ley “Ley de Prioridad Nacional para la Construcción e Incorporación a la Red Vial Fundamental del Tramo Carretero Aiquile-Santa Cruz”

De mi mayor consideración:

En cumplimiento de las atribuciones legislativas conferidas por el Artículo 158, Parágrafo I, Numeral 1 de la Constitución Política del Estado, y en el marco del Artículo 117 del Reglamento General de la Cámara de Diputados, tengo a bien remitir a su autoridad el Proyecto de Ley titulado:

“Ley de Prioridad Nacional para la Construcción e Incorporación a la Red Vial Fundamental del Tramo Carretero Aiquile-Santa Cruz”.

Este proyecto de ley tiene como objeto declarar de prioridad nacional la construcción, ampliación, mejoramiento e incorporación a la Red Vial Fundamental del tramo carretero mencionado, con el propósito de promover la integración territorial, el desarrollo socioeconómico, el fomento al turismo sostenible y la resiliencia vial frente a bloqueos.

El contenido del proyecto se encuentra debidamente fundamentado en su exposición de motivos, con base en un diagnóstico técnico, económico y social, conforme a las necesidades de integración territorial y desarrollo del Estado Plurinacional de Bolivia. Asimismo, incluye los anexos correspondientes que respaldan su viabilidad técnica, presupuestaria y ambiental.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Por lo expuesto, y confiando por la importancia estratégica de este Proyecto de Ley para el desarrollo del país, solicito a su autoridad disponer la tramitación correspondiente ante las instancias legislativas competentes, de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Reglamento General de la Cámara de Diputados y demás normas aplicables.

Sin otro particular, le envié un saludo cordial, con las consideraciones más distinguidas.


Ronald Huanca López
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

c.c./Arch.
EAD- 72039321





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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

LEY DE PRIORIDAD NACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN E INCORPORACIÓN A LA RED VIAL FUNDAMENTAL DEL TRAMO CARRETERO AIQUILE-SANTA CRUZ, PROMOTOR DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL, DESARROLLO SOCIOECONÓMICO Y TURISMO SOSTENIBLE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. ANTECEDENTES.

El presente proyecto de ley tiene como objetivo declarar de prioridad nacional la construcción e incorporación a la Red Vial Fundamental del tramo carretero que conecta la población de Aiquile, del Departamento de Cochabamba, con Santa Cruz de la Sierra, capital del Departamento de Santa Cruz. Este tramo carretero es clave para garantizar la integración territorial, fomentar el desarrollo económico, social y turístico, mitigar los problemas recurrentes de bloqueos en las vías principales del país.

1.1. Importancia Estratégica del Tramo Aiquile-Santa Cruz

La conexión entre Aiquile y Santa Cruz representa un eje fundamental para el comercio, el transporte y la cohesión social en Bolivia. Aiquile, conocido por su riqueza cultural como la "Cuna del Charango", Santa Cruz, el principal centro económico del país, requieren de una infraestructura vial moderna que facilite el flujo constante de bienes, servicios y personas.

Este tramo, de aproximadamente 362 kilómetros, atraviesa diversas localidades estratégicas, comunidades rurales y paisajes naturales, con el potencial de mejorar significativamente la conectividad entre el valle y el oriente boliviano. La ruta pasará por importantes localidades como:

- 1. Aiquile:** Punto de inicio del tramo y referente cultural del departamento de Cochabamba.
- 2. Saipina:** Localidad intermedia conocida por su actividad agrícola.
- 3. Comarapa:** Zona destacada por su producción agrícola y paisajes naturales.
- 4. Samaipata:** Municipio turístico reconocido por sus ruinas arqueológicas y biodiversidad.
- 5. Santa Cruz de la Sierra:** Destino final, centro económico y comercial de Bolivia.

Además, la carretera cruzará por diversos cuerpos de agua, como el Río Mizque y el Río Grande o Guapay, y atravesará zonas de la Cordillera Oriental, que requerirán estudios técnicos detallados para garantizar la estabilidad y sostenibilidad de la obra.

1.2. Contexto Actual y Necesidad del Proyecto

La infraestructura vial actual en esta región presenta limitaciones significativas que afectan la movilidad y el desarrollo socioeconómico de las comunidades involucradas. La falta de una vía eficiente entre Aiquile y Santa Cruz:



CÁMARA DE DIPUTADOS
2024-2025
LEGISLATURA DEL BICENTENARIO



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- ✓ Limita el comercio interno y externo, incrementando los costos logísticos y los tiempos de transporte.
- ✓ Afecta negativamente al turismo, dificultando el acceso a destinos de alto valor, como el Parque Nacional Toro Toro y Samaipata.
- ✓ Incrementa la vulnerabilidad frente a bloqueos en las vías principales, afectando el suministro de bienes esenciales y la movilidad de personas.

En el marco del Bicentenario del Estado Plurinacional de Bolivia, este proyecto busca consolidar una red vial que promueva la integración territorial y el desarrollo sostenible, alineándose con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.

1.3. Experiencias Pasadas y Aprendizajes

Bolivia ha experimentado avances significativos en la construcción de infraestructura vial en las últimas décadas. Sin embargo, la ausencia de una planificación integral que conecte las regiones estratégicas del país ha limitado el impacto de estas inversiones. Este proyecto busca aprovechar las lecciones aprendidas, garantizando una ejecución técnica y ambientalmente sostenible, con una alta participación de las comunidades beneficiarias.

1.4. Beneficios Estratégicos de la Carretera Aiquile-Santa Cruz

La construcción de esta carretera aportará múltiples beneficios:

1. Económicos

- ✓ Facilidad del transporte de productos agrícolas, pecuarios e industriales desde el valle hacia el oriente y viceversa.
- ✓ Reducción de costos logísticos, mejorando la competitividad de los productores locales.

2. Sociales

- ✓ Conectará comunidades rurales con centros urbanos, mejorando su acceso a servicios básicos como salud, educación y mercados.
- ✓ Generará empleo directo e indirecto durante la etapa de construcción y operación.

3. Turísticos

- ✓ Permitirá un acceso más eficiente a destinos turísticos de gran valor, como el Parque Nacional Toro Toro, Samaipata y otras áreas naturales y culturales.
- ✓ Incrementará el flujo de turistas nacionales e internacionales, generando ingresos sostenibles para las comunidades locales.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

4. Ambientales:

- ✓ Implementación de medidas de mitigación ambiental, como reforestación y conservación de áreas protegidas.
- ✓ Uso de tecnologías sostenibles durante la construcción para minimizar el impacto ambiental.

5. Alternativa ante Bloqueos:

- ✓ Proporcionará una ruta alterna que garantizará la transitabilidad en caso de interrupciones en las vías principales, asegurando la continuidad del comercio y el transporte nacional e internacional de oriente hacia occidente del país.

1.4.5. Alternativa ante Bloqueos.

Los bloqueos en las carreteras bolivianas representan un desafío recurrente para la conectividad y la economía nacional. Según datos históricos y reportes de la Cámara Nacional de Transporte y del Observatorio de Logística de Bolivia, los bloqueos de vías principales generan pérdidas económicas significativas, interrumpen el transporte de bienes esenciales y afectan directamente la vida cotidiana de los ciudadanos.

En particular, la carretera principal que conecta Cochabamba y Santa Cruz (Ruta Fundamental 4) ha sido escenario frecuente de bloqueos sociales, lo que ha ocasionado:

1. Interrupciones en el Comercio Interno y Externo

- ✓ La falta de una vía alterna afecta el transporte de productos agrícolas, pecuarios e industriales desde Santa Cruz, que representa más del 30% del PIB nacional.
- ✓ El oriente boliviano, principal productor de alimentos y agroindustria, ve limitada su capacidad de abastecimiento hacia el resto del país.

2. Impacto en la Movilidad de Personas

- ✓ Los bloqueos prolongados generan desabastecimiento en las ciudades y zonas rurales, afectando la seguridad alimentaria y el acceso a productos básicos.
- ✓ Se incrementa el tiempo de traslado, lo que perjudica a estudiantes, trabajadores y pacientes que necesitan servicios médicos en centros urbanos.

3. Afectaciones al Turismo

- ✓ Los bloqueos desincentivan a los turistas nacionales e internacionales, quienes perciben la falta de rutas alternativas como un riesgo, afectando directamente a las comunidades que dependen del turismo para su sustento.
- ✓ Relevancia del Tramo Aiquile-Santa Cruz como Alternativa Estratégica
- ✓ El tramo carretero propuesto se presenta como una solución estratégica frente a estos problemas. Su construcción permitirá:





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

A. Ruta Alternativa Segura y Eficiente

- ✓ Funcionará como una vía complementaria a la Ruta Fundamental 4, garantizando el flujo constante de bienes y servicios en situaciones de bloqueo.
- ✓ La infraestructura propuesta contará con estándares modernos que aseguren la transitabilidad incluso en épocas de lluvias o condiciones adversas.

B. Reducción de Impactos Económicos

- ✓ Proporcionará a los productores del oriente boliviano una opción confiable para transportar sus bienes hacia mercados nacionales e internacionales, evitando pérdidas por la paralización del comercio. Permitirá el abastecimiento continuo de productos esenciales, como alimentos, combustibles y medicamentos, hacia las regiones del valle y el altiplano.

C. Descentralización de Tránsito

- ✓ Diversificará las rutas disponibles, reduciendo la sobrecarga de la infraestructura vial existente y mejorando la fluidez del tránsito vehicular.

D. Fortalecimiento de la Resiliencia Vial

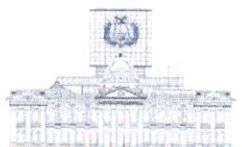
- ✓ En el contexto de un país donde los conflictos sociales son parte del escenario recurrente, una vía alternativa refuerza la resiliencia del sistema vial, garantizando la continuidad de las actividades económicas y sociales.

E. Contribución a la Paz Social

- ✓ Al minimizar los impactos negativos de los bloqueos, esta alternativa puede reducir la tensión social asociada a la interrupción del transporte, generando mayor confianza en la infraestructura vial del Estado y mejorando la calidad de vida de las poblaciones afectadas.

Ejemplo de Impacto Real

En el año 2022, un bloqueo prolongado en la carretera Cochabamba-Santa Cruz generó pérdidas de más de 20 millones de dólares en el sector agroindustrial, afectando no solo a los productores, sino también a pequeños comerciantes y consumidores finales. En ese contexto, la falta de una vía alternativa obligó a los transportistas a buscar rutas no oficiales, aumentando costos y riesgos de accidentes. La existencia del tramo Aiquile-Santa Cruz, conectando con el tramo: Aiquile-Mallku Khota, Mallku Khota-Oruro, habría mitigado significativamente estos efectos, proporcionando una ruta alternativa viable.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Comparación Internacional

Países vecinos como Brasil y Chile han implementado redes viales secundarias y terciarias como una medida para reducir la dependencia de rutas principales. Estas alternativas no solo garantizan la transitabilidad, sino que también impulsan el desarrollo de comunidades que antes estaban aisladas. Bolivia, al contar con el tramo carretero Aiquile-Santa Cruz, adoptará una estrategia similar que refuerza la competitividad económica y la cohesión territorial.

Conclusión

El tramo Aiquile-Santa Cruz es una alternativa estratégica que mitigará los efectos negativos de los bloqueos recurrentes en las vías principales del país. Su construcción garantizará la transitabilidad constante, fortalecerá la economía nacional y mejorará la calidad de vida de las comunidades a lo largo de la ruta.

2. JUSTIFICACION

La construcción del tramo carretero Aiquile-Santa Cruz, además de ser una solución estratégica para la integración vial, responde a necesidades económicas, sociales, turísticas, sociales, turísticas y ambientales fundamentales para el desarrollo sostenible de Bolivia. Este proyecto es clave para conectar el valle y el oriente boliviano, dos de las regiones más dinámicas y productivas del país, y se justifica por las siguientes razones.

2.1. Importancia del Proyecto para Bolivia

El tramo carretero Aiquile-Santa Cruz es una obra fundamental para la integración territorial, económica y social de Bolivia. Actualmente, las limitaciones de la infraestructura vial entre estas regiones dificultan el comercio interno, la conexión entre comunidades rurales y urbanas, y el desarrollo del turismo. Además, en un contexto de bloqueos frecuentes en las principales rutas del país, esta carretera se presenta como una alternativa estratégica que garantiza la continuidad del transporte de bienes, servicios y personas. La importancia de este proyecto radica:

1. Conectividad Regional y Nacional

- ✓ Conectará el departamento de Cochabamba con Santa Cruz, reduciendo significativamente el tiempo de viaje y mejorando la eficiencia en el transporte.
- ✓ Beneficiará directamente a las comunidades rurales e intermedias que actualmente enfrentan dificultades para acceder a mercados y servicios básicos.

2. Impacto Económico

- ✓ Reducirá costos logísticos para productores agrícolas, ganaderos e industriales.
- ✓ Generará empleo directo e indirecto durante la fase de construcción y operación.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

3. Impulso al Turismo

- ✓ Permitirá un acceso más eficiente a destinos turísticos como el Parque Nacional Toro Toro, Samaipata y otros lugares de interés cultural y natural.

4. Alternativa ante Bloqueos

- ✓ Proporcionará una ruta alterna que garantizará la continuidad del tránsito en caso de interrupciones en las vías principales.

5. Sostenibilidad Ambiental:

- ✓ Será diseñada bajo estándares de sostenibilidad, minimizando el impacto ambiental y promoviendo la conservación de los ecosistemas locales.

2.2. Descripción Geográfica del Tramo Carretero

El tramo carretero Aiquile-Santa Cruz abarcará una distancia aproximada de 362 kilómetros, conectando el valle central con el oriente boliviano. La ruta propuesta atravesará diversas localidades, regiones naturales y cuerpos de agua, destacándose los siguientes puntos geográficos clave:

1. Poblaciones Relevantes

- ✓ Aiquile: Punto de inicio del tramo, conocido como la "Cuna del Charango" y un importante centro cultural en Cochabamba.
- ✓ Saipina: Localidad intermedia con alto potencial agrícola, cuya conectividad se verá significativamente mejorada.
- ✓ Comarapa: Municipio reconocido por su producción agrícola y paisajes naturales.
- ✓ Samaipata: Destino turístico de gran valor, que alberga la fortaleza preincaica declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.
- ✓ Santa Cruz de la Sierra: Punto final del tramo y principal centro económico de Bolivia.

2. Cuerpos de Agua

- ✓ Río Mizque: Cercano a Aiquile, este río será considerado en los diseños de drenaje y puentes de la carretera.
- ✓ Río Grande (Guapay): Cruza parte del tramo, requiriendo estructuras específicas para garantizar la conectividad en temporadas de lluvias.

3. Accidentes Geográficos

- ✓ Cordillera Oriental: La ruta atravesará zonas montañosas que requerirán estudios geotécnicos detallados para garantizar la estabilidad del terreno.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

2.3. Descripción del Proyecto

El diseño y construcción del tramo carretero se basarán en estándares modernos que aseguren su durabilidad, funcionalidad y sostenibilidad. A continuación, se detallan las características técnicas principales del proyecto:

1. Tipo de Asfalto:

- ✓ Asfalto flexible: Se utilizará este tipo de pavimento por su capacidad de adaptarse a las variaciones del terreno y su durabilidad en climas variados.

2. Obras de Drenaje

- ✓ Construcción de sistemas de drenaje para evitar acumulaciones de agua en la carretera, incluyendo alcantarillas, cunetas y canales de desagüe.
- ✓ Diseño de puentes sobre ríos y quebradas clave (Río Mizque y el Río Grande).

3. Señalización y Seguridad Vial

- ✓ Instalación de señalización horizontal y vertical, que garantice la seguridad de los usuarios. Incorporación de dispositivos de seguridad como barandas y reductores de velocidad en zonas de alto riesgo.

4. Distancia Total

- ✓ El tramo carretero tendrá una distancia aproximada de 362 kilómetros, conectando las localidades mencionadas.

5. Costo Total del Proyecto

- ✓ Se estima un costo total de 117,882,475 USD, distribuidos en los siguientes componentes:
- ✓ Movimiento de tierras: 21,500,120 USD
- ✓ Asfalto flexible: 80,730,006 USD
- ✓ Señalización y seguridad vial: 2,450,120 USD
- ✓ Obras de drenaje: 7,200,546 USD
- ✓ Habilitación de desvíos y pasarelas peatonales: 4,456,123 USD
- ✓ Otros costos asociados: 1,545,560 USD

2.4. Impacto del Proyecto

1. Beneficios Directos

- ✓ Mejora en la calidad de vida de aproximadamente 50,000 habitantes en las comunidades a lo largo del tramo.
- ✓ Incremento en el comercio local y regional.
- ✓ Desarrollo del turismo sostenible en áreas clave.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

2. Beneficios Indirectos

- ✓ Impulso a la economía nacional mediante la reducción de costos logísticos.
- ✓ Contribución a la cohesión territorial y al fortalecimiento de la identidad nacional.

3. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Artículo 1. (Objeto).

El objeto de la presente ley es declarar de prioridad nacional la construcción, mejora y ampliación del tramo carretero que conecta la población de Aiquile, en el departamento de Cochabamba, con la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, en el departamento de Santa Cruz, incorporándolo a la Red Vial Fundamental de Bolivia.

Esta infraestructura tiene como objetivo principal:

- ✓ Promover la integración territorial y regional entre el valle central y el oriente boliviano.
- ✓ Impulsar el desarrollo socioeconómico, facilitando el transporte de bienes, servicios y personas.
- ✓ Fomentar el turismo sostenible, conectando áreas de alto valor cultural, natural y arqueológico.
- ✓ Garantizar la continuidad del tránsito mediante la habilitación de una ruta alterna frente a posibles interrupciones en las vías principales.
- ✓ Contribuir a la sostenibilidad ambiental, incorporando medidas de conservación y mitigación de impactos en los ecosistemas locales.

3. BASE LEGAL

3.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia

1. Artículo 298. Parágrafo II, Numeral 9:

Establece como competencia exclusiva del nivel central del Estado la planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Vial Fundamental.

2. Artículo 300. Parágrafo I, Numeral 7:

Define las competencias concurrentes entre el nivel central y los gobiernos autónomos departamentales para la planificación y construcción de infraestructura vial, en el marco de políticas estatales.

3. Artículo 316, Números 1 y 2:

Promueve la integración territorial mediante el desarrollo de infraestructura productiva y sostenible, garantizando el bienestar colectivo.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

4. Artículo 342:

Obliga al Estado y la sociedad a garantizar la sostenibilidad ambiental y el aprovechamiento responsable de los recursos naturales en proyectos de desarrollo.

3.2. Decretos Supremos Relacionados

1. Decreto Supremo N° 28946 de 25 de noviembre de 2006 (Reglamento Parcial de la Ley 3507):

- ✓ En su Artículo 3 (Misión Institucional): Establece que la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) tiene como misión la integración nacional mediante la planificación, administración, construcción, mantenimiento y conservación de la Red Vial Fundamental, conforme al Plan Nacional de Desarrollo y las políticas de transporte terrestre del país.
- ✓ El Decreto reafirma la necesidad de priorizar proyectos de infraestructura vial estratégica, como el tramo Aiquile-Santa Cruz, para garantizar la conectividad y la cohesión territorial.

2. Decreto Supremo N° 25350 (Técnicas Legislativas):

Regula los procedimientos para la elaboración y presentación de proyectos de ley en Bolivia, asegurando la coherencia y pertinencia jurídica de las propuestas legislativas.

3.3. Ley N° 165 - Ley General de Transporte (16 de agosto de 2011)

La Ley General de Transporte establece las bases normativas para la planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial del país. Los artículos más relevantes para el presente proyecto son:

1. Artículo 20. (Nivel Central):

El nivel central del Estado tiene la responsabilidad de clasificar, planificar y gestionar la Red Vial Fundamental. Esto incluye establecer los criterios para la construcción, conservación y administración de las carreteras nacionales, como el tramo Aiquile-Santa Cruz.

2. Artículo 192. (Clasificación de Carreteras):

Clasifica las carreteras 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.

3. Artículo 193. (Carreteras de la Red Vial Fundamental):





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

Define que las carreteras de la Red Vial Fundamental están bajo la competencia del nivel central y comprenden aquellas que:

- a) Vinculan entre sí las capitales de los departamentos.
- b) Conectan con carreteras internacionales que vinculan al país con los países limítrofes.
- c) Conectan dos o más carreteras de la Red Vial Fundamental.

4. Artículo 194. (Carreteras de la Red Departamental):

Señala que las carreteras bajo competencia de los gobiernos autónomos departamentales son aquellas que:

- a) Integran las distintas regiones de un departamento.
- b) Se conectan directamente con la Red Vial Fundamental.
- c) Permiten la conexión corta a través de caminos municipales.

5. Artículo 200. (Gestión de la Red Vial Fundamental):

Determina que la autoridad competente del nivel central tiene como función garantizar la integración nacional mediante la planificación, diseño, construcción y mantenimiento de la Red Vial Fundamental.

Esto incluye la gestión de actividades como estudios técnicos, construcción, conservación y operación de las carreteras, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo.

3.4. Reglamento de la Cámara de Diputados

1. Artículo 116. (Iniciativa Legislativa):

Establece que los diputados nacionales, de manera individual o colectiva, tienen la potestad de presentar proyectos de ley ante la Cámara de Diputados.

2. Artículo 117. (Presentación de Proyectos de Ley):

- ✓ Los proyectos de ley deberán estar precedidos por una exposición de motivos clara y estar acompañados por copia de las leyes, decretos o resoluciones relacionadas.
- ✓ Se deben presentar en formato físico y electrónico, cumpliendo con los lineamientos establecidos en el Reglamento.

3.5. Normas Internacionales Aplicables

1. Corredor Bioceánico de Integración:

Este proyecto regional busca mejorar la conectividad vial en Sudamérica. Bolivia, al desarrollar el tramo carretero Aiquile-Santa Cruz, fortalecerá su posición como nodo estratégico en este corredor.






ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

2. Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT):

Bolivia, como signataria, está comprometida a garantizar una infraestructura vial que facilite el tránsito internacional de mercancías, promoviendo la integración económica y comercial con países vecinos.

3. Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) - Agenda 2030:

El proyecto contribuye al ODS 9 ("Construir infraestructuras resilientes") y al ODS 11 ("Hacer las ciudades y asentamientos humanos inclusivos y sostenibles").



Ronald Huanca López
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA

LEY N° ___/2025

LEY DE PRIORIDAD NACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN E INCORPORACIÓN A LA
RED VIAL FUNDAMENTAL DEL TRAMO CARRETERO AIQUILE-SANTA CRUZ

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA,

DECRETA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. (Objeto).

La presente ley tiene por objeto declarar de prioridad nacional la construcción, mejoramiento, ampliación y mantenimiento del tramo carretero que conecta la población de Aiquile, en el departamento de Cochabamba, con Santa Cruz de la Sierra, en el departamento de Santa Cruz, incorporándolo a la Red Vial Fundamental, en el marco de la integración territorial y el desarrollo sostenible.

Artículo 2. (Finalidad).

La finalidad de la presente ley es:

1. Garantizar la conectividad vial entre el valle central y el oriente boliviano.
2. Promover el desarrollo económico mediante la reducción de costos logísticos y tiempos de transporte.
3. Impulsar el turismo sostenible facilitando el acceso a destinos culturales y naturales.
4. Garantizar la resiliencia vial frente a bloqueos en las principales rutas del país.
5. Promover un desarrollo social inclusivo, asegurando que las comunidades locales se beneficien directamente del proyecto.

Artículo 3. (Ámbito de Aplicación).

La presente ley se aplicará en los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz, y comprende la construcción, ampliación, mejoramiento y mantenimiento del tramo carretero Aiquile-Santa Cruz, bajo la coordinación de:

1. El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.
2. La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).
3. Los gobiernos autónomos departamentales y municipales de las localidades beneficiadas.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Artículo 4. (Declaratoria de Prioridad Nacional).

Se declara de prioridad nacional el tramo carretero Aiquile-Santa Cruz, como parte estratégica de la Red Vial Fundamental de Bolivia, en el marco de la integración nacional, el desarrollo económico y la sostenibilidad territorial.

CAPÍTULO II

DISPOSICIONES ESPECÍFICAS

Artículo 5. (Estudios Técnicos y Ambientales).

El Ministerio de Obras Públicas y la ABC deberán realizar, en un plazo máximo de 12 meses desde la promulgación de esta ley, los siguientes estudios:

1. Estudios de impacto ambiental.
2. Análisis técnico-geotécnico para garantizar la estabilidad del terreno.
3. Evaluación social y económica para maximizar los beneficios del proyecto.

Artículo 6. (Financiamiento).

El financiamiento del proyecto se gestionará de manera concurrente, a través de:

1. El Tesoro General de la Nación (TGN).
2. Recursos provenientes de regalías departamentales.
3. Cooperación internacional.
4. Alianzas público-privadas.

Artículo 7. (Normas de Construcción).

La construcción del tramo carretero deberá cumplir con los siguientes estándares:

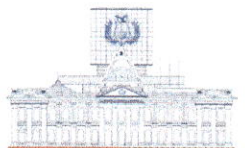
1. Uso de asfalto flexible para garantizar durabilidad y adaptabilidad al terreno.
2. Construcción de obras de drenaje, puentes y señalización vial para garantizar la seguridad.
3. Incorporación de medidas de conservación ambiental.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 8. (Seguimiento y Supervisión).

La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) presentará informes trimestrales al Órgano Legislativo sobre el avance de las obras, garantizando la transparencia en el uso de los recursos.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Artículo 9. (Entrada en Vigencia).

La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.

Es dada en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia, a los _ días del mes de _ del año



Ronald Huanca López
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ANEXO 1: MAPA GEOGRÁFICO DEL TRAMO CARRETERO

Un mapa geográfico del tramo carretero Aiquile-Santa Cruz es esencial para ilustrar la ruta propuesta, las localidades por las que pasará y las características relevantes. El mapa debe incluir:

1. Puntos de inicio y fin del tramo:

Inicio: Aiquile (Cochabamba), Fin: Santa Cruz de la Sierra (Santa Cruz).

2. Localidades intermedias importantes:

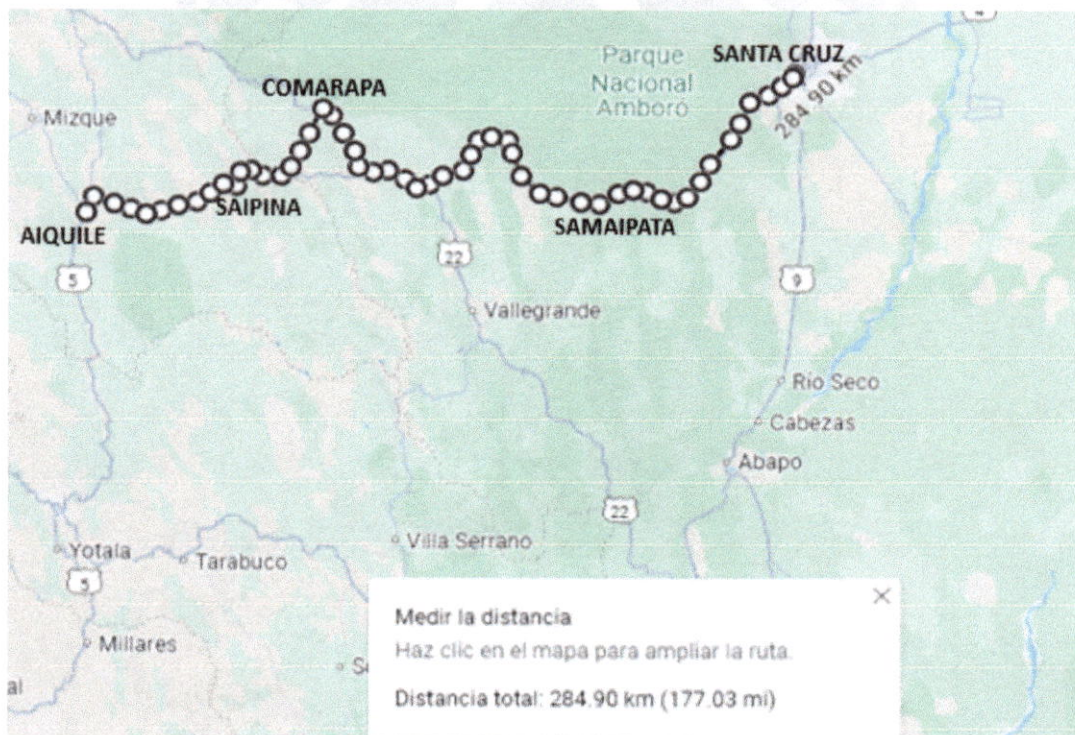
Saipina (Santa Cruz), Comarapa (Santa Cruz) y Samaipata (Santa Cruz).

3. Características geográficas relevantes:

Ríos: Río Mizque y Río Grande.

Cordillera Oriental: Zonas montañosas que requerirán obras específicas.

4. Distancia total aproximada: 284.90 Km





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ANEXO 2: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

Tabla 1
Especificaciones Técnicas del proyecto

Parámetro	Descripción
Nombre del Proyecto	Construcción e Incorporación a la Red Vial Fundamental del Tramo Carretero Aiquile-Santa Cruz
Distancia Total Aproximada	284.90 km
Punto de Inicio	Aiquile (Cochabamba)
Punto de Fin	Santa Cruz de la Sierra (Santa Cruz)
Localidades Intermedias	Saipina, Comarapa, Samaipata (Santa Cruz)
Ríos Relevantes	Río Mizque, Río Grande
Tipo de Vía	Carretera asfaltada de doble vía
Diseño Geométrico	Cumplimiento con normas de diseño vial bolivianas (DGC, ABC)
Ancho de Calzada	7.30 m (3.65 m por carril)
Ancho de Berma	2.50 m por lado
Estructura del Pavimento	Asfalto en caliente de alta resistencia, con base granular compactada y sub-base estabilizada
Drenaje	Cunetas revestidas en concreto, alcantarillas de diferentes secciones, drenajes longitudinales y transversales con sistemas de disipación de energía
Puentes y Obras de Arte	Puentes de hormigón armado sobre ríos Mizque y Grande, alcantarillas, muros de contención y pasos de fauna
Señalización y Seguridad Vial	Vertical y horizontal según normativa de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), con tachas reflectivas y barreras de contención
Impacto Ambiental	Estudios de mitigación de impacto ambiental y social según normativa vigente, implementación de reforestación y protección de ecosistemas
Plazo Estimado de Ejecución	36 meses
Entidad Responsable	Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)
Capacidad de Carga	Diseñado para soportar tráfico de vehículos pesados, con cálculo estructural considerando categorías de carga HL-93
Geotecnia y Estudios del Suelo	Análisis de mecánica de suelos, con estudios de compactación, capacidad portante y estabilidad de taludes
Iluminación y Alumbrado	Instalación de alumbrado público en tramos urbanos e intersecciones estratégicas



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Control de Calidad y Supervisión	Monitoreo continuo de materiales y ejecución según normas ASTM y AASHTO
Sistemas de Contención	Instalación de barreras de seguridad tipo New Jersey y flexibles en zonas de riesgo
Intersecciones y Accesos	Diseño de intersecciones a desnivel y accesos a localidades con carriles de desaceleración
Señalización Inteligente	Implementación de paneles de información variable y semáforos inteligentes en puntos críticos
Protección contra Deslizamientos	Muros de contención, mallas geotécnicas y sistemas de drenaje profundo en zonas inestables
Sostenibilidad y Energías Renovables	Uso de energía solar para alumbrado público y estaciones de carga para vehículos eléctricos
Estaciones de Servicio y Descanso	Diseño de áreas de descanso, estaciones de servicio y paraderos de transporte público
Zonas de Evacuación y Emergencia	Espacios seguros para evacuación en caso de desastres naturales
Tecnología de Monitoreo Vial	Sistemas de cámaras y sensores para monitoreo de tráfico y seguridad
Gestín de Residuos en la Construcción	Plan de manejo ambiental para la disposición de escombros y residuos
Materiales Reciclados	Uso de materiales reciclados en la construcción para reducir impacto ambiental

ESPECIFICACIÓN	DETALLE
Diseño Vial	
Tipo de vía	Carretera de cuatro carriles (doble calzada en ambas direcciones)
Longitud total	284.90 km
Ancho de calzada	14.60 m (4 carriles de 3.65 m cada uno)
Ancho de hombros	2.50 m a cada lado
Pendiente máxima	7%
Radio mínimo de curvatura	50 m en zonas montañosas, 150 m en zonas planas
Velocidad de diseño	80 km/h en zonas montañosas, 100 km/h en zonas planas
Superficie de rodadura	Pavimento asfáltico de alta resistencia
Espesor de carpeta asfáltica	10 cm
Base granular	20 cm de espesor
Subbase granular	30 cm de espesor
Capa de subrasante	Mejorada con material seleccionado
Obras de Drenaje	



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Drenaje longitudinal	Cunetas revestidas de concreto en zonas de corte
Drenaje transversal	Alcantarillas de concreto y cajones hidráulicos en cruces de ríos y quebradas
Puentes	Puentes sobre el Río Mizque y el Río Grande, con estructuras de concreto reforzado y acero
Sistema de drenaje	Instalación de drenes subterráneos con tuberías perforadas para evitar la saturación de suelos.
Subdrenaje	Colocación de tuberías perforadas y filtros geotextiles en zonas con nivel freático alto
Estructuras y Obras Complementarias	
Muros de contención	Muros de gaviones y concreto ciclópeo en zonas de deslizamiento
Estabilización de taludes	Uso de mallas metálicas, anclajes y revestimiento con concreto lanzado
Pasos peatonales	Pasos elevados y subterráneos en zonas urbanas
Intersecciones	Rotondas y pasos a desnivel en puntos críticos
Áreas de descanso	Zonas de estacionamiento y servicios en tramos interurbanos
Señalización y Seguridad Vial	
Señalización vertical	Señales informativas, preventivas y reglamentarias con material reflectante
Señalización horizontal	Pintura termoplástica en ejes y bordes de calzada
Barreras de seguridad	Barreras metálicas en curvas peligrosas y tramos de alta pendiente
Iluminación	Alumbrado en accesos a poblaciones y zonas críticas
Elementos de seguridad	Tachas reflectivas, ojos de gato y reductores de velocidad en zonas urbanas
Control de erosión	Hidrosiembra y reforestación en taludes y zonas expuestas

En este sentido, estas tablas presentan un resumen técnico del proyecto de construcción del tramo carretero Aiquile-Santa Cruz, incluyendo sus especificaciones principales según normativas de ingeniería civil y vial en Bolivia.



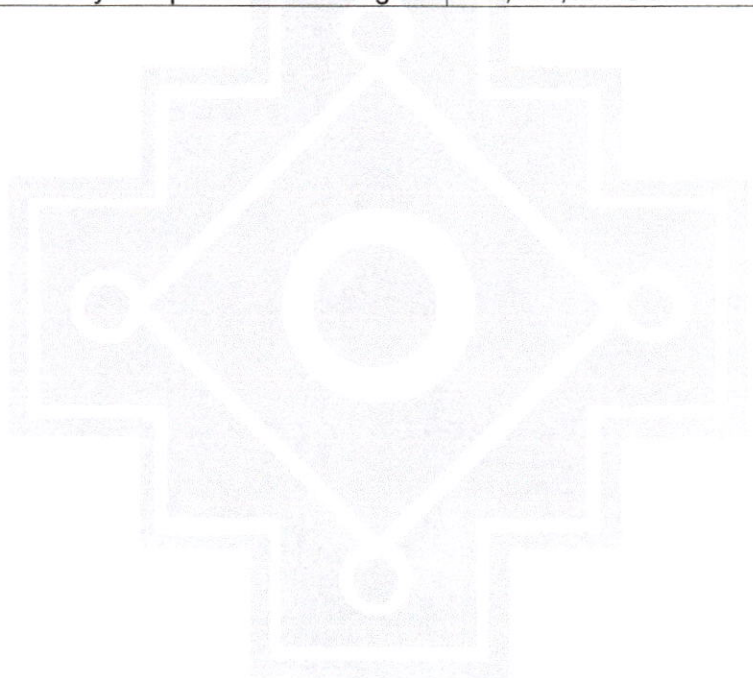


ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ANEXO 3: COSTO DETALLADO DEL PROYECTO

El costo total de la obra se estima en 117,882,475 USD, desglosado de la siguiente manera:

CONCEPTO	MONTO ESTIMADO (USD)
1. Estudios preliminares	5,000,000 USD.
2. Movimiento de tierras	21,500,120 USD.
3. Asfalto flexible y pavimentación	80,730,006 USD.
4. Obras de drenaje y puentes	7,200,546 USD.
5. Señalización vial y dispositivos de seguridad	2,450,120 USD.
6. Gestión ambiental y compensación ecológica	1,500,000 USD.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ANEXO 4: IMPACTO SOCIOECONÓMICO

1. Impacto Económico

Reducción de costos logísticos: 20% menos en el transporte de productos agrícolas, pecuarios e industriales.

Incremento del comercio local y regional: Facilitación del acceso a mercados más grandes.

2. Impacto Social

Beneficio directo para más de 50,000 habitantes de las localidades aledañas.

Creación de 10,000 empleos directos durante la fase de construcción.

3. Impacto Turístico

Incremento en el flujo de turistas hacia sitios como el Parque Nacional Toro Toro y Samaipata.

Fortalecimiento del turismo comunitario y generación de ingresos sostenibles para las comunidades locales.

4. Impacto Ambiental

Compensación ecológica mediante reforestación.

Protección de ecosistemas sensibles en la Cordillera Oriental.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ANEXO 5: PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

1. Fases del Proyecto

Fase 1: Estudios Técnicos y Ambientales (12 meses).

Fase 2: Construcción del Tramo Carretero (48 meses).

Fase 3: Mantenimiento y Monitoreo (continuo).

2. Cronograma Tentativo

Inicio del Proyecto: Primer semestre de 2026.

Finalización de la Construcción: Primer semestre de 2031.

3. Supervisión y Transparencia

Informes trimestrales presentados por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) al Órgano Legislativo.

Participación de un comité de monitoreo ciudadano.



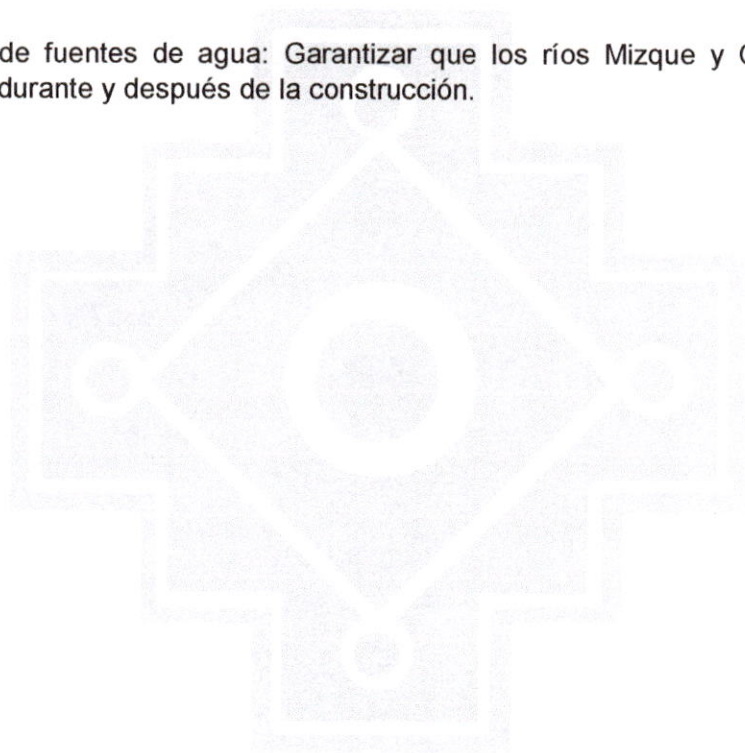


ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ANEXO 6: JUSTIFICACIÓN AMBIENTAL

El proyecto incluye medidas estrictas de sostenibilidad para minimizar los impactos negativos en el medio ambiente:

1. Reforestación: Rehabilitación de zonas deforestadas como parte de las actividades de compensación.
2. Control de erosión: Uso de técnicas de ingeniería para estabilizar taludes en áreas montañosas.
3. Protección de fuentes de agua: Garantizar que los ríos Mizque y Grande no sean contaminados durante y después de la construcción.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ANEXO 7: INDICADORES DE ÉXITO

Para evaluar el impacto del proyecto, se establecerán los siguientes indicadores:

1. Conectividad Territorial:

Reducción del tiempo de viaje entre Aiquile y Santa Cruz de 7 horas a 5 horas.

2. Impacto Económico:

Aumento del flujo comercial en un 25% entre los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz.

3. Impacto Turístico:

Incremento en un 30% de turistas hacia Toro Toro y Samaipata

