



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADO SECRETARÍA GENERAL		
2507		
01 ABR 2025		
HORA	9:13	FIRMA
Nº REGISTRO	Nº FOJAS	

CÁMARA DE DIPUTADOS PRESIDENCIA RECIBIDO		
31 MAR 2025		
HORA	15:49	FIRMA
Nº REGISTRO	Nº FOJAS	
1100	13	

La Paz, 31 de marzo de 2025
Cite: CD/Com.-SDR-MIZT/ N°101/2024-2025

Señor:
Diputado Omar Al Yabhat Yujra Santos
PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
Presente. -

PL-474/24

**Ref.: PROYECTO DE LEY “DECLARA COMO PRIORIDAD NACIONAL
SOBERANA IMPULSAR LA HABILITACIÓN DE LA TERMINAL DE CARGA
PUERTO BUSCH”**

De mi consideración:

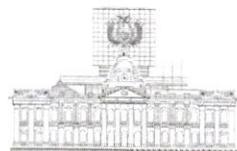
Mediante la presente reciba mis consideraciones más distinguidas.

La Diputada que suscriben, de conformidad a lo establecido por el Artículo 162, Parágrafo II, Numeral 2) de la Constitución Política del Estado, respecto al derecho de Iniciativa Legislativa, me dirijo a su Autoridad para poner en conocimiento y presentar el siguiente **“DECLARA COMO PRIORIDAD NACIONAL SOBERANA IMPULSAR LA HABILITACIÓN DE LA TERMINAL DE CARGA PUERTO BUSCH”**, solicitando la viabilidad del mismo. Para tal efecto adjunto toda la documentación necesaria. Sin otro particular y agradeciendo su gentil atención me despido.
Atentamente,

Mayra Ingrid Zalles Trigo
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

CC/Arch
CC/Pers

Responsable: Vicente Oviedo Deza
Celular: 76728299



CÁMARA DE DIPUTADOS
2024-2025
LEGISLATURA DEL BICENTENARIO



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

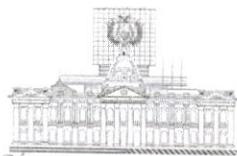
PROYECTO DE LEY
“DECLARA COMO PRIORIDAD NACIONAL SOBERANA IMPULSAR LA
HABILITACIÓN DE LA TERMINAL DE CARGA PUERTO BUSCH”

INTRODUCCIÓN. –

Puerto Busch ubicado en el departamento de Santa Cruz es un símbolo de independencia, progreso y soberanía debido a que se encuentra situado en una ubicación privilegiada en la hidrovía Paraguay – Paraná, este puerto actualmente facilita una salida soberana al Océano Atlántico, otorgando oportunidades para la exportación y la operación del comercio exterior.

Con la promulgación en la gestión 2019 de la Ley para el Desarrollo Integral de Puerto Busch, actualmente se encuentra en construcción la Terminal de Carga de Puerto Busch (TCPB) la cual será la más grande y moderna de Bolivia, con una infraestructura multimodal que permitirá el uso de diferentes modos de transporte como así también multipropósito permitiendo almacenar y cargar diferentes productos; aspecto que le confieren mejores condiciones en comparación a los puertos constituidos dentro la Laguna Cáceres, con una expectativa de exportar productos hacia el exterior como maíz, carne y soya entre otros.

La Ampliación de la Terminal tiene como objetivo principal promover la inversión en industria y comercio; Consolidar la salida directa al océano Atlántico; Permitir la importación y exportación de grandes volúmenes de carga desarrollando el comercio exterior boliviano, consolidándose como eje trascendental vertebrador de la red boliviana, que generará un efecto en el desarrollo económico, social y de crecimiento en la exportación de los recursos de manera alternativa como ancla monetaria ante las decrecientes exportaciones que representan en la actualidad menos ingresos de dólares y recursos al país, siendo en ese sentido que el presente proyecto de Ley establece la importancia de impulsar y declarar como prioridad nacional la conclusión de la construcción portuaria, equipamiento, habilitación y utilización de la terminal de Carga Puerto Busch.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

I. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY. -

En 1904 con la suscripción del tratado de Paz y Amistad entre Bolivia y Chile marcó la pérdida de Bolivia de su acceso directo al océano Pacífico, afectando significativamente sus posibilidades de comercio exterior y su soberanía territorial. Desde entonces, Bolivia ha tenido que depender de puertos en otros países para sus exportaciones, principalmente en Chile y, en menor medida, en Perú.

Bolivia comenzó a explorar alternativas para recuperar una salida al mar. En este contexto, se promovió la construcción de Puerto Busch, ubicado en el departamento de Santa Cruz, cerca del río Paraguay. Este puerto tiene una ubicación estratégica porque permite el acceso a través del río Paraguay, que conecta con el río Paraná, y desde allí al océano Atlántico. Este Puerto no ha tenido un desarrollo continuo ni ha sido utilizado de manera plena para la exportación, principalmente debido a la falta de infraestructura adecuada y políticas de inversión y desarrollo.

En las últimas décadas, existe un interés renovado en mejorar el transporte fluvial, y varios proyectos han sido propuestos para hacer de Puerto Busch un punto clave para las exportaciones bolivianas, siendo un significado potencial para el comercio de exportación, especialmente para productos como la soya, gas y otros recursos naturales.

La Hidrovía con acceso soberano es una alternativa para el transporte de carga del comercio exterior boliviano, con una diferencia de 32% menos en relación a rutas por el Pacífico como Iquique donde es necesario realizar transbordos, a lo que suman demoras provocadas por la saturación de los puertos y tiempos amplios de espera de los barcos, entre otros factores que influyen negativamente en el precio del flete.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Es de suma importancia que Bolivia incremente su acceso a los mercados internacionales, y la búsqueda de seguir expandiendo las oportunidades de exportación y bajar los costos de transporte, a medida que la producción siga creciendo, será imperativo incrementar la capacidad de transporte hacia el Atlántico siendo una alternativa complementaria y más barata a la exportación a través de los países vecinos de Chile y Perú.

También constituye una vía alternativa a las frecuentemente convulsionadas y bloqueables rutas a nivel nacional, siendo en los últimos días agudizada por los escasos de carburantes y falta de circulante de dólares por las bajas exportaciones.

De acuerdo a datos establecidos y publicados por el INSTITUTO BOLIVIANO DE COMERCIO EXTERIOR - IBCE contar con la habilitación de Puerto Busch establecerá una viabilidad generando un impacto económico positivo que superaría los 4.600 millones de dólares, debido al ahorro de 2.800 millones en combustible que se dejaría de consumir para transportar estos volúmenes reduciendo la carga hacia los puertos del Pacífico por carretera; provocando el ahorro de cerca de 1.700 millones de dólares en la importación de 1.700 camiones adicionales que serían necesarios para transportar los mayores volúmenes de agroexportaciones y la reducción de 124 millones del costo fluvial de transporte en el tramo de Quijarro-Puerto Busch de cerca de 250 kilómetros.

El proyecto de la terminal Puerto Busch es una alternativa con soberanía y a diferencia de lo que ocurre con sus similares puertos ubicados en la cabecera de la Hidrovía, sobre el Canal Tamengo -Puerto Jennefer, Puerto Gravetal y Puerto Aguirre- la carga que salga de Puerto Busch no requerirá pasar por territorio brasilero para llegar hasta los puertos en Argentina o Uruguay sin más gestiones burocráticas que las realizadas en territorio boliviano, hecho que representaría un valioso ahorro en términos de dos recursos: tiempo y dinero.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Como antecedente, a partir de la gestión 2003 a través de sus puertos el departamento de Santa Cruz anualmente por la hidrovía exportaba alrededor de \$US 209 millones, principalmente en torta, harina y aceite crudo de soya, siendo los países de destino Colombia, Venezuela, Uruguay y Argentina. Los productos de soya y otras oleaginosas constituían alrededor del 70% de las exportaciones de acuerdo a los datos publicados por CADEX a través de BOLPRESS en la gestión 2024, asimismo señalaba que un promedio de 50% del total de las exportaciones no tradicionales de Bolivia salió utilizando los puertos bolivianos soberanos en el Canal Tamengo, superando el millón de toneladas anualmente, esos volúmenes duplican y superan las exportaciones no tradicionales del Departamento de Santa Cruz a ultramar por todos los puertos del Pacífico en Chile y Perú, estos datos fueron publicados por IBCE en la gestión 2005.

Con la promulgación en el mes de octubre de 2019 de la Ley de Desarrollo Integral de Puerto Busch, entre sus principales objetivos se establece la optimización de las condiciones logísticas, comerciales y productivas permitiendo la integración de Bolivia con los mercados internacionales, asimismo, la señalada norma establece medidas para fomentar el desarrollo económico, la construcción de infraestructura adecuada y el fortalecimiento del comercio exterior, siendo en ese sentido que propició el inicio de la construcción del Proyecto Terminal de Puerto Busch una infraestructura multimodal con diferentes modos de transporte y multipropósito para diferente almacenamiento y carga: granos, combustibles, carne y otros que permitirá el desarrollo competitivo del comercio exterior boliviano.

De acuerdo a lo publicado e informado por la Administración de Servicios Portuarios de Bolivia (ASP-B) en la gestión 2024 se ejecutó con éxito la primera fase de prueba pilotó de exportación a través de Puerto Busch transportando 300 toneladas de yeso rumbo a Paraguay, siendo que la segunda fase de prueba consistirá en la carga de granel líquida, diésel y gasolina, para lo cual se coordinará con Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB).





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

El puerto multipropósito en construcción sobre aguas internacionales, podrá estar expedito durante los 365 días del año para utilizar eficientemente la Hidrovía Paraguay-Paraná. Beneficiando no solamente a una región departamental sino al comercio exterior de Bolivia, aportando a la competitividad sistémica del país y, muy particularmente, a las exportaciones de grandes volúmenes hacia ultramar, de igual manera beneficiaría a las importaciones ya que el modo de transporte fluvial, por definición, es el más económico de todos de tal manera que Puerto Busch puede jugar un papel importantísimo para la planificada expansión y la sostenibilidad futura de las agroexportaciones nacionales.

Este anhelado proyecto ya tiene más de 22 años de proyección desde la promulgación de la Ley N° 2542 de 4 de noviembre de 2003 a la espera de que sea considerado como prioridad y pueda constituir una ruta comercial para el transporte entre Bolivia y las repúblicas de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, reunidos por el sistema fluvial de la Cuenca del Plata, facilitando el acceso al océano Atlántico.

En concordancia a lo señalado, de acuerdo al pronunciamiento oficial de la Cámara de Exportadores de Santa Cruz de la Sierra (CADEX), coincide que no se ha construido la infraestructura necesaria y tampoco se avanzó postergados desde hace varios años, a pesar de toda la normativa que nutre la necesidad de impulsar este proyecto; asimismo la Federación de Empresarios Privados de Santa Cruz (FEPSC), a través de su Gerencia coincide que se hicieron gestiones con el gobierno de Evo Morales para consolidar el proyecto, señalando con un cierto avance, especialmente en 2019 con la promulgación de la Ley N° 1243 de Desarrollo Integral estableciendo que a la fecha no existe una concretización real de esta necesidad a través del gobierno actual; Finalmente la Confederación de Empresarios Privados de Bolivia (CEPB), a través de su máxima autoridad estableció que Puerto Busch todavía es un proyecto inconcluso siendo uno de los pocos





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

proyectos nacionales que tiene pleno consenso y adhesión de todos los actores y sectores, pero que requiere aún de medidas concretas para su implementación.

En conclusión, tomando el compromiso establecido en la Agenda Patriótica 2025 y vislumbrando a Bolivia en su bicentenario, de acuerdo a las políticas y proyecciones gubernamentales que ha presupuestado y proyectado triplicar la producción del volumen de alimentos hasta el año 2025, corresponde a través de todos los actores públicos y privados impulsar el desarrollo de propuestas para el crecimiento del comercio exterior declarando como prioridad nacional impulsar la conclusión de la construcción portuaria, equipamiento, habilitación y uso de la terminal de Carga Puerto Busch como salida soberana hacia el mar para la exportación e importación de productos en beneficio del país.

II. MARCO JURÍDICO. -

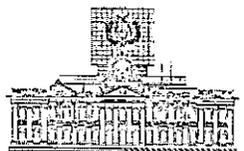
CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO. -

El numeral 20 del Artículo 172 de la Constitución Política del Estado, determina que son atribuciones de la Presidenta o del Presidente del Estado, además de las que establece esta Constitución y la ley, el crear y habilitar puertos.

El Parágrafo I del Artículo 349 del Texto Constitucional, establece que los recursos naturales son de propiedad y dominio directo, indivisible e imprescriptible del pueblo boliviano, y corresponderá al Estado su administración en función del interés colectivo.

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

El inciso g) del Artículo 290 de la Ley N° 165, de 16 de agosto del 2011, General de Transporte, dispone que el Estado Plurinacional de Bolivia priorizará la Hidrovía Paraguay -





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Paraná (HPP), como alternativa de salida al mar y facilitadora del comercio exterior en la Cuenca del Plata y países del Atlántico.

El inciso b) del Artículo 291 de la Ley N° 165, señala que son atribuciones del nivel central del Estado a través de la autoridad competente, planificar y ejecutar el mantenimiento, mejoramiento y construcción de acuerdo a la clasificación de las vías navegables e infraestructura portuaria.

LEY N° 786, DE 9 DE MARZO DE 2016 PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL 2016-2020 EN EL MARCO DEL DESARROLLO INTEGRAL PARA VIVIR BIEN APROBADO. -

El Plan de Desarrollo Económico y Social 2016-2020 en el Marco del Desarrollo Integral para Vivir Bien aprobado por Ley N° 786, de 9 de marzo de 2016, para el aprovechamiento de la Hidrovía Paraguay - Paraná establece que es necesario contar con un Consejo Estratégico que priorice la puesta en marcha de la terminal de carga en Puerto Busch en el marco de la Meta 4 del numeral 2.4.3. "Transporte Fluvial" del Pilar 2 "Universalización de los Servicios Básicos".

El Decreto Supremo N° 3826 de 13 de marzo de 2019 establece en su Artículo 1 como objeto crear el Consejo Estratégico para el Aprovechamiento de Puerto Busch y de la Hidrovía Paraguay Paraná y regular su funcionamiento, asimismo en su Artículo 2 establece la creación del Consejo Estratégico para el Aprovechamiento de Puerto Busch y de la Hidrovía Paraguay - Paraná, que en adelante se denominará CEAPB - HPP, como instancia de análisis, evaluación y elaboración de proyectos, propuestas y políticas públicas para el aprovechamiento del Puerto Busch y de la Hidrovía Paraguay - Paraná, en el marco de la Alianza Estratégica para el Desarrollo de Puerto Busch "Bolivia hacia el Océano Atlántico".

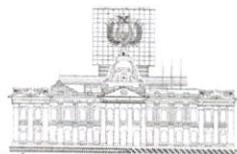
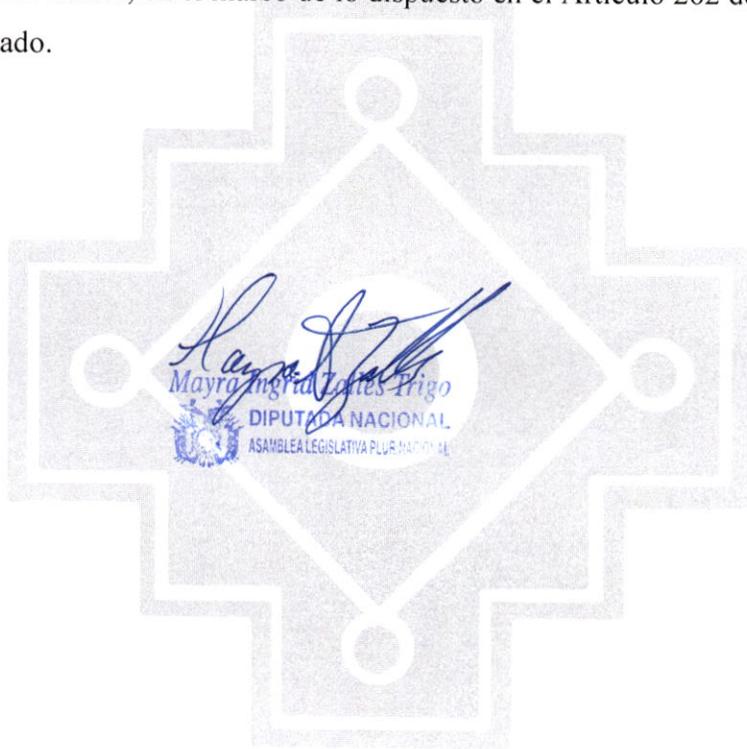




ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

**LEY N° 1243 DE 10 DE OCTUBRE DE 2019 LEY DE DESARROLLO INTEGRAL
DE PUERTO BUSCH.-**

La Ley N° 1243 de 10 de octubre de 2019 Ley de Desarrollo Integral de Puerto Busch de acuerdo a lo establecido en su Artículo 1 tiene por objeto establecer el marco normativo para promover inversiones, industria y comercio en Puerto Busch y otros nuevos puertos en la Provincia Germán Busch, en el marco de lo dispuesto en el Artículo 262 de la Constitución Política del Estado.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY

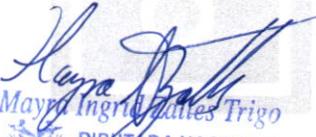
PL-474/24

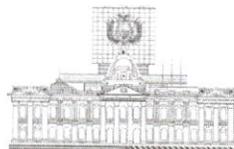
**“DECLARA COMO PRIORIDAD NACIONAL SOBERANA IMPULSAR LA
HABILITACIÓN DE LA TERMINAL DE CARGA PUERTO BUSCH”**

ARTÍCULO 1.- La presente Ley Declara como Prioridad Nacional Soberana impulsar la conclusión de la construcción portuaria, equipamiento, habilitación y uso de la terminal de carga Puerto Busch ubicada en el Departamento de Santa Cruz, como vía alternativa de exportación e importación soberana hacia el Atlántico fortaleciendo el comercio exterior del país.

ARTÍCULO 2º.- Se autoriza al Órgano Ejecutivo, realizar las gestiones para la captación de financiamiento tanto de organismos internacionales como Alianza Público Privada (APP), para la habilitación de la terminal de carga Puerto Busch.

Remítase al Órgano Ejecutivo, para fines constitucionales.


Mayra Ingrid Salas Trigo
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL



CAMARA DE DIPUTADOS
2024-2025
LEGISLATURA DEL BICENTENARIO

LEY N° 1243
LEY DE 10 DE OCTUBRE DE 2019

EVO MORALES AYMA
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Por cuanto, la Asamblea Legislativa Plurinacional, ha sancionado la siguiente Ley:

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL,

DECRETA:

LEY DE DESARROLLO INTEGRAL DE PUERTO BUSCH

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1. (OBJETO). La presente Ley tiene por objeto establecer el marco normativo para promover inversiones, industria y comercio en Puerto Busch y otros nuevos puertos en la Provincia Germán Busch, en el marco de lo dispuesto en el Artículo 262 de la Constitución Política del Estado.

ARTÍCULO 2. (ALCANCE). Las disposiciones de la presente Ley, comprenden la realización de actividades industriales, comerciales e inversiones públicas o privadas, nacionales o extranjeras, que promuevan directa o indirectamente Puerto Busch, puertos en funcionamiento y otros nuevos puertos en la Provincia Germán Busch.

ARTÍCULO 3. (ÁMBITO DE APLICACIÓN). Están sujetas a la aplicación de la presente Ley, las personas jurídicas nacionales o extranjeras, las empresas públicas y las entidades que conformen alianzas estratégicas para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de Puerto Busch y otros nuevos puertos en la Provincia Germán Busch.

ARTÍCULO 4. (FINALIDAD). La presente Ley tiene como finalidad:

- a. Promover inversiones que permitan el desarrollo de Puerto Busch y otros nuevos puertos en la Provincia Germán Busch, para el comercio hacia y desde el Océano Atlántico;
- b. Promover la utilización de los puertos de la Provincia Germán Busch para la exportación e importación de productos;
- c. Generar las condiciones para aumentar la carga que será comercializada por los Puertos de la Provincia Germán Busch;
- d. Impulsar Alianzas Estratégicas, en el marco de la normativa vigente, entre empresas públicas y privadas para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de los nuevos puertos de la Provincia Germán Busch.

ARTÍCULO 5. (DEFINICIONES). Para fines de la presente Ley, se define como:

- a. **Parque Industrial.** Toda extensión de terreno, dotado de infraestructura física, equipamiento y servicios necesarios para el establecimiento y desarrollo de industrias y empresas que en él se instalen;
- b. **Nuevos Puertos.** Puertos fluviales que a la fecha de promulgación de la presente Ley, no existen o no se encuentran en operaciones.

CAPÍTULO II
PARQUE INDUSTRIAL Y VOLUMEN DE CARGA

ARTÍCULO 6. (PARQUE INDUSTRIAL Y ACCESOS AL NUEVO PUERTO).

I. Una vez determinada la ubicación y elaborado el diseño del nuevo puerto por la autoridad competente, el nivel central del Estado deberá:

- a. Gestionar la provisión de los servicios básicos al nuevo puerto desde el inicio de la construcción de éste;
- b. Encomendar los estudios necesarios para determinar la ubicación más idónea del parque industrial en inmediaciones del puerto, que incluya el estudio de evaluación del impacto ambiental y otros factores económicos y técnicos relevantes;
- c. Gestionar el financiamiento para realizar el estudio de diseño técnico de los accesos a Puerto Busch y la construcción de los mismos.

II. Para el cumplimiento del inciso a) del Parágrafo I del presente Artículo, se declara de interés del nivel central del Estado, las obras de infraestructura con su equipamiento para la provisión de servicios básicos en el nuevo puerto y en el parque industrial de Puerto Busch.

ARTÍCULO 7. (GENERACIÓN DE VOLUMEN DE CARGA).

I. Las Empresas Públicas realizarán proyecciones de carga que puedan direccionar a los nuevos puertos con relación a los costos estimados. Si los costos son menores o iguales a los puertos que se utilizan en la actualidad, se dará prioridad al nuevo puerto.

II. Los empresarios privados a través de las entidades correspondientes, realizarán proyecciones de carga que puedan direccionar al nuevo puerto en función a los costos estimados.

ARTÍCULO 8. (MODALIDAD DE CONTRATOS).

I. Para la ejecución de actividades de diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de los nuevos puertos y parque industrial, las empresas públicas podrán suscribir contratos de alianzas estratégicas de inversión conjunta u otra modalidad contractual vigente, con empresas privadas nacionales o extranjeras.

II. Los consorcios que se presenten para los contratos de los nuevos puertos y el parque industrial, deberán estar en sociedad o asociación con empresas nacionales.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA.

ÚNICA. El Órgano Ejecutivo queda encargado de elaborar la reglamentación de la presente Ley, en el plazo de noventa (90) días hábiles computables a partir de su publicación.

Remítase al Órgano Ejecutivo para fines constitucionales.

Es dada en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional, a los nueve días del mes de octubre del año dos mil diecinueve.

Fdo. Adriana Salvatierra Arriaza, Víctor Ezequiel Borda Belzu, Víctor Hugo Zamora Castedo, Eliana Mercier Herrera, Sandra Cartagena López, Norman Lazarte Calizaya.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley del Estado Plurinacional de Bolivia.

Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, a los diez días del mes de octubre del año dos mil diecinueve.

FDO. EVO MORALES AYMA, Diego Pary Rodríguez, Juan Ramón Quintana Taborga, Carlos Gustavo Romero Bonifaz, Javier Eduardo Zavaleta López, Mariana Prado Noya, Luis Alberto Arce Catacora, Nélida Sifuentes Cueto, Oscar Coca Antezana.

SUSCRIPCIÓN OBLIGATORIA

DECRETO SUPREMO N° 690

03 DE NOVIEMBRE DE 2010 .- Dispone la suscripción obligatoria, sin excepción alguna, de todas las entidades del sector público que conforman la estructura organizativa del Órgano Ejecutivo, así como de entidades y empresas

públicas que se encuentran bajo su dependencia o tuición, a la Gaceta Oficial de Bolivia, dependiente del Ministerio de la Presidencia, para la obtención física de Leyes, Decretos y Resoluciones Supremas.

TEXTO DE CONSULTA
Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia
Derechos Reservados © 2021
www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo

SUSCRIBETE

Recibirás todas las Ediciones de Gacetas que se publiquen a partir de tu Suscripción

MAYOR INFORMACIÓN
76549003

ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

BOLIVIA
Gaceta Oficial

CONSTITUCIONES
DEPARTAMENTOS

GACETA OFICIAL
DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

PROPIEDAD INTELECTUAL
COMERCIALIZADA EN
MARZO
2021

ENCUENROS DIVERSOS
DE ALIADO ALIADO

CONVENIONES Y REUNIONES TECNOLÓGICAS
CORREO ELECTRONICO Y DIRECCION COMUNITARIA
(2021-2020)

EDICIÓN OFICIAL