



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



La Paz, de 24 de abril de 2026

CITE.: CPIP MOI N° 188/2025-2026

PL-416/25



Señor:
Ing. Roberto Julio Castro Salazar
PRESIDENTE DE LA CAMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
Presente. –

REF.: PRESENTACION DE PROYECTO DE LEY

De mi mayor consideración:

Los diputados que suscriben, en el ejercicio de sus funciones y de acuerdo a lo establecido en el artículo 163 de la Constitución Política del Estado, asimismo en las disposiciones contenidas en el artículo 117 del Reglamento General de la Cámara de Diputados, tiene a bien **presentar ante su autoridad el Proyecto de Ley denominado “DECLARACION DE RED VIAL FUNDAMENTAL EL TRAMO CARRERTERO EL ALTO – VIACHA”** a efectos de su correspondiente consideración, tratamiento y remisión a la comisión que corresponda conforme a procedimiento legislativo vigente.

Sin otro particular me despido con las consideraciones más distinguidas.

Dip. Lic. Hildoberto Marquez Marca
SECRETARIO
COMITÉ DE POLÍTICA INTERNACIONAL
PROTECCIÓN AL MIGRANTE Y ORG. INTER
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Ing. Yamil Avigant Herrera C.
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

C.c Arch.
Adj
Ref: Mauricio Escobar
77264682



¡QUE DIOS ILUMINE NUESTROS PASOS Y QUE EL PUEBLO JUZGUE NUESTRO TRABAJO!



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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

PROYECTO DE LEY

"DECLARACION DE RED VIAL FUNDAMENTAL AL TRAMO CARRETERO EL ALTO – VIACHA"

FUNDAMENTOS DE HECHO

1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1 ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

El tramo carretero que conecta la ciudad de El Alto con el municipio de Viacha (Avenida Ladislao Cabrera) se ha consolidado como el eje industrial y logístico más importante del Departamento de La Paz. Actualmente, este tramo es el único medio para el transporte de la producción a gran escala, insumos y materia prima de industrias estratégicas para el desarrollo nacional, incluyendo el sector cementero y manufacturero.

La vía ha superado su capacidad operativa, presentando una alta congestión vehicular, elevados índices de siniestralidad y un deterioro acelerado debido al tráfico pesado constante. Esta situación no solo afecta la calidad de vida de los habitantes de los Distritos 2, 3, 8 y 12 de El Alto, sino que incrementa los costos logísticos, restando competitividad a la industria boliviana.

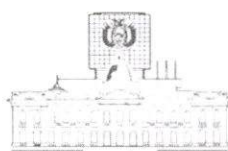
1.2 NECESIDAD DE LA DECLARATORIA

A pesar de su importancia estratégica, el tramo no forma parte de la Red Vial Fundamental (RVF), lo que limita la capacidad de intervención del nivel central del Estado. La magnitud de la inversión requerida para su modernización y mantenimiento sobrepasa las capacidades financieras del Gobierno Autónomo Municipal. Al declarar este tramo como Red Vial Fundamental, se garantiza que la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) asuma su tuición.

1.3 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ÁREA DE INFLUENCIA

Las características físicas del área del proyecto son las siguientes:

El área de intervención se encuentra a una altura de 4065 m.s.n.m. sin mayores accidentes topográficos, la característica geológica del área de influencia cuenta con una tipología cuaternaria y ordovícica, el relieve de esta zona varía desde las pendientes rocosas de corte abrupto hasta las planicies, el terreno de emplazamiento es homogéneo, sin diferencias geológicas y topográficas superficiales.



-CÁMARA DE DIPUTADOS-

2025-2026



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

2. CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS DE LOS BENEFICIARIOS

Constituida por los distritos municipales N° 2, 3, 8 y 12.

La población beneficiada por el proyecto, se estratifica de la siguiente manera: De acuerdo a encuestas realizadas en el área de influencia del proyecto, se muestra una composición por sexo señalando que el 52,38 % son mujeres y el restante 47,62 % son varones. Se ha podido estimar que existen hogares con un promedio de 4.5 miembros por familia, teniendo una relación porcentual del 15% de hogares en la zona con referencia al total de los habitantes.

Se considera también, la existencia de familias por vivienda, dentro del sector, se establece que habitan por vivienda: 1 familia por vivienda con un 60%, 2 familia por vivienda con un 17%, 3 familias por vivienda con un 10% y 4 o más familias por vivienda con un 13,33% de vivienda.

La composición de la familia en la zona generalmente está constituida por cinco miembros siendo un padre, una madre y tres hijos, esta composición establece el tamaño promedio de la familia y su distribución familiar es la siguiente: un 53.33% son padres, un 23.33% son madres, el 10% son hijos varones, el 6.67% son hijas mujeres y el 6.67% son otros miembros de la familia que conviven con ellos.

El estudio ha permitido establecer las edades de la población del área de influencia del proyecto, donde se advierte que el 19.30% de la población se encuentran entre las edades de 0 a 10 años, el 21.93% entre las edades de 11 a 20 años, el 21.05% entre los 21 a 30 años, el 19.30% entre las edades de 31 a 40 años, el 5.26% entre los 41 a 50 años, el 6.14% entre las edades de 51 a 60 años, el 7.02% mayores de 61 años.

En el área de estudio el idioma bilingüe Aymara/Castellano es el más hablado por la población, que representa el 53,33%, seguido por el Castellano que representa el 46,67% entre los más significativos, en el área de otros idiomas un 0,00%.

El nivel de educación en el área de estudio de influencia del proyecto, se advierte que la gente tiene una educación del 7 % a nivel primario, el 33% de la población tiene una educación del nivel de secundaria, el 10% tiene una formación a nivel técnico, el 23 % tiene educación universitaria, el 27 % son profesionales en distintas ramas.

Las actividades ocupacionales necesariamente están relacionadas a la fuente de trabajo u ocupación que desarrolla o cuenta la gente que habita en la zona o área, de ella se ha podido identificar que un 20% es comerciante, el 13 % es artesano, el 7% es transportista, el 7% es profesor, el 6% es artesano, el 3% es policía/militar, el 3% es empleado privado, el 5% es jubilado, el 17% es trabajador por cuenta propia, el 15% de la población son estudiantes en sus distintos niveles, el 3% son amas de casa, el 1% son





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

desocupados y el restante tiene otra actividad que le genera de alguna manera ingresos para el sustento de la familia.

En el área de estudio se advierte que los servicios básicos, las que se han indicado cubren en su totalidad con cada uno de ellos, es decir 85% cuenta con Agua Potable, el 90% con Alcantarillado, el 97% con energía eléctrica, el 100% cuenta con el Servicio de Recojo de Basura y el 77% cuenta con gas domiciliario.

La tenencia de la vivienda, señala que un 50% de la gente cuenta con vivienda propia, un 20% sus viviendas se encuentran en proceso de pago, un 20% la gente vive en una vivienda alquilada, un 10% vive en condición de préstamo de vivienda el resto no es relevante.

3. SITUACION ACTUAL

3.1 DESCRIPCION DEL CAMINO EXISTENTE

Los principales problemas que se pretenden resolver mediante la implementación del proyecto son:

- La vía principal es la carretera El Alto - Viacha la misma actualmente presenta condiciones de intransitabilidad particularmente en horas "pico" debido al congestionamiento vehicular que se presenta a partir del límite municipal en Tilata hasta el cruce con la Av. Litoral y Cruce Villa Adela.
- Convergencia de flujos en la carretera, lo que determina que en ciertos cruces en los horarios de mayor actividad todos los días se genere congestión vehicular.
- Los dos carriles de circulación de la vía se saturan en los periodos de mayor circulación forzando se genere un tercer carril provocando la reducción de la velocidad de los motorizados en tramos de la carretera.
- Falta de una vía alterna que facilite el desplazamiento de vehículos pesados los cuales generan también congestión al ingresar a la vía principal.

3.2 VOLUMEN DE TRÁFICO

Se entiende por volumen de tráfico al número de vehículos que circulan, en ambos sentidos, por una sección de la vía durante un período específico de tiempo, bajo las condiciones prevalecientes normales de la vía y su entorno. El volumen de tráfico puede cuantificarse de manera horaria, diaria, semanal, anual, etc.; sin embargo, la forma estándar para su cuantificación es el Tráfico Promedio Diario Anual, comúnmente denominado TPDA, el cual se refiere al promedio anual del tráfico diario, es decir, la cantidad promedio anual de vehículos que circulan por una sección de vía diariamente.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Para el cálculo del Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA), se parte del Tráfico Promedio Diario Semanal (TPDS), el cual se expande primero a Tráfico Promedio Diario Mensual (TPDM) y finalmente a TPDA mediante factores estacionales que son obtenidos a partir de datos estadísticos del comportamiento del flujo vehicular en las vías involucradas o en vías cercanas a la zona de estudio.

Para conocer los volúmenes de tráfico de partida, en los diferentes tramos de estudio, se realizaron aforos clasificados en estaciones ubicadas según la necesidad del estudio. Normalmente estos estudios se realizan durante 7 días consecutivos, las 24 horas del día. En caso de no poder contar con la información completa, se parte de la información disponible y se utilizan factores de expansión horarios, diarios, y estacionales, según sea el caso.

El volumen y tipo de tráfico, junto con la finalidad de la vía, determinan la velocidad de proyecto. La velocidad de circulación de una vía es su esfuerzo de trabajo, la cual permite proporcionar un camino con un mayor grado de seguridad que la velocidad de proyecto.

En los estudios de tráfico, los intervalos de tiempo más usuales son la hora, el día y el año, y así se tienen los volúmenes de: tráfico horario, tráfico diario y tráfico anual.

4. TAMAÑO DEL PROYECTO

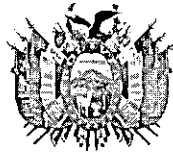
El proyecto se encuentra ubicado en el Municipio de el alto en los distritos Municipal N° D-2, D-3, D-8, D-12 de la ciudad de El Alto, inicio del tramo en la intersección de la avenida Bolivia y final del tramo en la intersección de la avenida jacha tupo.

El proyecto cuenta con las siguientes características:

- Emplazado en una superficie aproximada de 198,235.06 M2 a intervenir y una magnitud de 5.1 Km.

4.1 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El Proyecto tendrá una ubicación desde el Cruce de Villa Adela, hasta la Avenida Jacha Tupo se emplazará en el Distrito Municipal colindantes, del Municipio de El Alto, como se muestra en el siguiente Cuadro:



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

marco de la presente Ley, de la normativa específica, del Plan Nacional de Desarrollo – PND, del Plan Nacional Sectorial de Transportes – PLANAST y otras normativas, con el fin de contribuir al desarrollo del país con servicios de transporte terrestre eficientes, seguros y económicos.

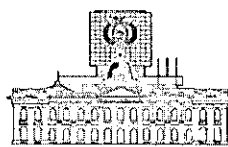
DS 25134

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 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.

- **Vinculación Internacional:** El tramo es parte de una conexión con carreteras que vinculan a Bolivia con países limítrofes (en este caso, la conexión hacia el hito fronterizo con Perú vía Viacha).
- **Conexión entre Rutas Fundamentales:** El proyecto conecta dos o más carreteras que ya son parte de la RVF (por ejemplo, unir la F-1 en El Alto con rutas que salgan de Viacha hacia el sur o el oeste).
- **Vinculación de Capitales:** Este tramo une una ciudad con un municipio industrial, su rol como **eje de exportación** le da el carácter de interés nacional.

LEY 441 LEY DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL

ARTÍCULO 34. (ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS). I. La Administradora Boliviana de Carreteras, es la autoridad competente del nivel central del Estado encargada de la Red Vial Fundamental, tendrá como función la integración nacional mediante la planificación y gestión de la red vial, las cuales comprenden actividades de planificación, administración, estudios y diseños, construcción, mantenimiento, conservación y operación de la Red Vial Fundamental y sus accesos, con el fin de contribuir al desarrollo del país con servicios de transporte terrestre eficientes, seguros y económicos. II. La Administradora Boliviana de Carreteras, tiene competencia para establecer las directrices de seguridad vial en materia de dimensiones vehiculares, del mismo modo es la responsable de la infraestructura destinada a los puestos de control en la Red Vial Fundamental, pudiendo otorgar su uso y administración, incluida la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento, presentes y





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

futuras, a Vías Bolivia, mediante convenios interinstitucionales, a suscribirse en un plazo de sesenta (60) días a partir de la vigencia de la presente Ley.

ARTÍCULO 35. (VÍAS BOLIVIA). Vías Bolivia es la autoridad competente para administrar directamente los peajes, y ejercer el control de pesos y dimensiones vehiculares en la Red Vial Fundamental, conforme a lo dispuesto en la presente Ley y su reglamento.

6. ANÁLISIS DE ADECUACIÓN: SUBSUNCIÓN DE LOS HECHOS A LA NORMA

El presente Proyecto de Ley no constituye una solicitud aislada, sino el ejercicio de una competencia estatal debida, fundamentada en la plena coincidencia entre la realidad fáctica del tramo "El Alto - Viacha" y los presupuestos jurídicos establecidos en la normativa nacional vigente. La adecuación de los fundamentos de hecho a los de derecho se sustenta en los siguientes ejes:

6.1 Cumplimiento de la Función de Integración y Seguridad Vial (Ley N° 165)

La Ley N° 165 (Ley General de Transporte), en su Artículo 193, determina que el nivel central asume competencia sobre vías que vinculan puntos estratégicos y conexiones internacionales.

- **Adecuación:** Los fundamentos de hecho demuestran que este tramo es el **eje industrial y logístico más importante del Departamento de La Paz**. Al ser la vía principal para el transporte de cemento y manufactura de exportación hacia los hitos fronterizos con la República del Perú, el tramo adquiere de facto la naturaleza de "Red Vial Fundamental". No elevar su estatus jurídico contraviene el mandato de integración nacional y eficiencia económica que el Estado debe garantizar.

6.2 Saturación Operativa y el Deber de Gestión (Ley N° 441)

El Artículo 34 de la Ley N° 441 otorga a la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) la función de planificación y mantenimiento para asegurar servicios de transporte "eficientes, seguros y económicos".

- **Adecuación:** La exposición de motivos evidencia una "**alta congestión vehicular y elevados índices de siniestralidad**". Un tramo con un TPDA (Tráfico Promedio Diario Anual) compuesto mayoritariamente por tráfico pesado industrial no puede ser gestionado bajo una lógica municipal urbana. La realidad física descrita —deterioro acelerado y saturación de carriles— exige la intervención técnica especializada de la ABC, tal como lo prevé el Artículo 200 de la Ley N° 165, para evitar el colapso de la competitividad logística nacional.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

6.3 Cumplimiento de Requisitos Técnicos (DS 25134)

El **Decreto Supremo N° 25134** establece requisitos taxativos para la Red Fundamental: vinculación internacional y conexión entre rutas existentes.

- **Adecuación:** El proyecto de ley demuestra que el tramo conecta la **Ruta F-1** (en El Alto) con las proyecciones viales que emergen de Viacha hacia el sur y oeste del país, cumpliendo la condición de "conectar dos o más carreteras de la red fundamental". Asimismo, su topografía homogénea a 4065 m.s.n.m. facilita la intervención técnica inmediata, eliminando barreras geológicas para el rediseño estructural que la norma exige.

6.4 Justicia Social y Capacidad Financiera Municipal

El sustento legal menciona que la gestión de la RVF busca el desarrollo del país.

- **Adecuación:** Los datos socioeconómicos presentados revelan una población beneficiaria de alta vulnerabilidad y dinamismo (Distritos 2, 3, 8 y 12), donde el **50% posee vivienda propia y un 27% son profesionales**. Mantener esta vía bajo tuición municipal es condenar al Gobierno Autónomo Municipal de El Alto a una carga financiera insostenible, desviando recursos locales para cubrir una necesidad que es, por su naturaleza industrial y de exportación, de **interés nacional**.

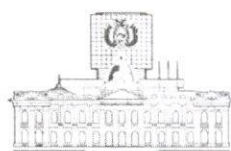
6.5 Activación del Sistema de Control (Vías Bolivia)

Finalmente, la adecuación al Artículo 35 de la Ley N° 441 es fundamental. Al declarar el tramo como RVF, se habilita a **Vías Bolivia** para el control de pesos y dimensiones.

- **Adecuación:** Dado que el hecho principal es el tránsito de insumos para el sector cementero (tráfico pesado), la única forma jurídica de preservar la infraestructura a largo plazo es mediante el control de pesaje estatal, competencia que los municipios no pueden ejercer con la rigurosidad técnica necesaria en una carretera de este tonelaje.


Dip. Lic. Hildeberto Marquez Marca
SECRETARIO
COMITÉ DE POLÍTICA INTERNACIONAL,
PROTECCIÓN AL MIGRANTE Y ORG. INTER.
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL


Ing. Thamil Avigail Herrera C.
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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

PROYECTO DE LEY

"DECLARACION DE RED VIAL FUNDAMENTAL AL TRAMO CARRETERO EL ALTO
- VIACHA"

PL-416/25

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL,

DECRETA:

ARTÍCULO 1. (OBJETO). La presente Ley tiene por objeto declarar como Red Vial Fundamental al tramo carretero El Alto - Viacha, en el Departamento de La Paz, con la finalidad de integrar esta ruta estratégica a la administración y tuición del nivel central del Estado.

ARTÍCULO 2. (DECLARATORIA DE RED VIAL FUNDAMENTAL). Se declara de prioridad nacional e interés del Estado, la incorporación a la Red Vial Fundamental del tramo comprendido entre la ciudad de El Alto y el municipio de Viacha, abarcando desde la Progresiva 0+000 (Intersección Avenida Bolivia) hasta su conexión con el municipio de Viacha.

ARTÍCULO 3. (COMPETENCIAS Y TRANSFERENCIA). I. Se autoriza al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda y la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), proceder a la actualización técnica, administrativa y legal para la transferencia de este tramo a la Red Vial Fundamental.

II. Los Gobiernos Autónomos Municipales de El Alto y Viacha, en coordinación con el Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, realizarán las gestiones necesarias para el traspaso de activos e información técnica correspondiente a la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

ARTÍCULO 4. (GESTIÓN Y MANTENIMIENTO). A partir de la publicación de la presente Ley, el nivel central del Estado, a través de sus entidades competentes, asumirá la responsabilidad de la planificación, conservación, mantenimiento y mejora del tramo declarado como Red Vial Fundamental.

DISPOSICIONES ABROGATORIAS Y DEROGATORIAS

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


Dip. Lic. Humberto Marquez Marca
SECRETARIO
COMITÉ DE POLÍTICA INTERNACIONAL,
PROTECCIÓN AL MIGRANTE Y ORG. INTER
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL


Ing. Thamil Avigail Herrera C.
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

