



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



La Paz, 24 de agosto de 2026

CITE: ALP/CD /PL/EHS/N° 003/2025-2026

Señor:
Dip. Roberto Julio Castro Salazar
PRESIDENTE
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
Presente.-



PL-716 / 25

REF. REMISIÓN DE PROYECTO DE LEY

De mi consideración:

En cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 162, parágrafo I, numeral 2 de la Constitución Política del Estado y del artículo 116 inc. b) del *Reglamento General de la Cámara de Diputados - Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia*, me permito remitir a su autoridad el Proyecto de Ley: **"LEY QUE DECLARA DE INTERÉS Y PRIORIDAD DEPARTAMENTAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA PONGO (TAPACARI) - KAMI - INDEPENDENCIA (AYOPAYA), DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL DE COCHABAMBA, PARA LA INTEGRACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES AGRÍCOLAS, PECUARIAS, MINERAS Y TURÍSTICAS"**, para su respectivo tratamiento legislativo.

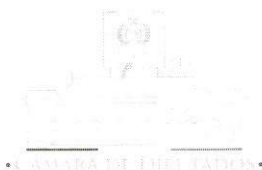
Para cuyo efecto, adjunto la siguiente documentación: *Proyecto de Ley* en formato físico y digital (en CD).

Con este motivo y seguro de su atención, saludo con las debidas consideraciones.

Atentamente,

Ing. Edwin Huiza Sandagorda
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

cc/Arch.
EHS



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



ASAMBLA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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

PROYECTO DE LEY N° _____/2025-2026

"LEY QUE DECLARA DE INTERÉS Y PRIORIDAD DEPARTAMENTAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA PONGO (TAPACARI) – KAMI – INDEPENDENCIA (AYOPAYA), DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL DE COCHABAMBA, PARA LA INTEGRACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES AGRÍCOLAS, PECUARIAS, MINERAS Y TURÍSTICAS"

PL-716/25

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1. ANTECEDENTES

La construcción y pavimentación de la carretera *Pongo – Kami – Independencia*, en el departamento de Cochabamba, constituye una demanda histórica de las poblaciones asentadas en las provincias de **Tapacarí** y **Ayopaya**, particularmente de las comunidades y centros poblados vinculados territorial, social, económica y culturalmente con este corredor vial.

La importancia de esta vía no se limita a la comunicación entre los puntos geográficos. Se trata de una infraestructura que puede contribuir a **integrar territorios rurales, acercar comunidades a los servicios públicos, facilitar el traslado de personas y productos, reducir tiempos y costos de transporte y fortalecer las actividades productivas que sostienen la economía familiar y comunitaria.**

Existe, además, un antecedente legislativo directo, lo cual es la **Ley N° 2871, de 1 de octubre de 2004**, mediante la cual se declaró de prioridad regional el asfaltado del tramo carretero **Pongo – Independencia**, con una extensión aproximada de **120 kilómetros**. La misma norma estableció que la entonces Prefectura del Departamento de Cochabamba contemple recursos económicos en su planificación, Plan Operativo Anual y asumir la responsabilidad de ejecutar la construcción del pavimento.

El transcurso de los años desde la promulgación de dicha Ley demuestra que la necesidad de consolidar esta conexión vial **no constituye una demanda coyuntural ni reciente**, sino una necesidad estructural que ha permanecido en la agenda regional durante un periodo prolongado.

Asimismo, antecedentes documentales y periodísticos muestran que las condiciones de transitabilidad de la ruta han generado reiteradamente preocupación entre transportistas y pobladores de la región. En 2011, por ejemplo, transportistas de *Kami* reclamaron por el deterioro de los caminos hacia Independencia, señalando que las lluvias ocasionaban derrumbes, mazamoras y obstrucciones en distintos puntos del trayecto entre Pongo e Independencia.

De manera similar, en 2022 transportistas de *Kami* denunciaron las deficientes condiciones del camino y relacionaron el mal estado de la vía con dificultades de transitabilidad y accidentes

• ASAMBLA LEGISLATIVA PLURINACIONAL •

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CAMARA DE DIPUTADOS

registrados en la zona, incluyendo un siniestro con saldo de 11 personas fallecidas y 26 heridas. Estos antecedentes evidencian que la situación vial no solamente representa una dificultad económica o productiva, sino también un **problema de seguridad y protección de la vida de quienes utilizan cotidianamente la carretera.**

Por otra parte, se identifica a Pongo como punto de conexión estratégica con la carretera interdepartamental **Cochabamba – Oruro y La Paz**, y se reconoce la importancia del camino hacia *Kami* e Independencia. Asimismo, la relevancia territorial del camino también aparece reflejada en documentos de planificación municipal y departamental. En instrumentos de planificación del departamento se ha reconocido la necesidad de mejorar la accesibilidad de municipios con mayores dificultades de accesibilidad, entre ellos **Independencia**, y fortalecer las redes de infraestructura vial como condición para la integración física y el desarrollo productivo regional. Es más, es importante señalar que existe la proyección de conectar esta red vial hacia el departamento de La Paz a través del municipio de Colquiri.

En consecuencia, la presente iniciativa legislativa **no pretende crear artificialmente una nueva prioridad pública**, sino actualizar, fortalecer y otorgar un nuevo impulso institucional a una necesidad que cuenta con antecedentes legislativos, sociales, territoriales y económicos.

1.2. IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LA CARRETERA PONGO – KAMI – INDEPENDENCIA

La carretera objeto de la presente iniciativa debe ser comprendida como una **infraestructura estratégica para la integración territorial del departamento de Cochabamba**, con conexión a los municipios contiguos del departamento de La Paz.

El tramo permite vincular territorios de las provincias **Tapacarí y Ayopaya** con la red vial que conecta Cochabamba con el occidente del país. Su mejoramiento contribuirá a disminuir el aislamiento relativo de comunidades rurales y centros poblados que actualmente enfrentan mayores dificultades para trasladarse hacia mercados, centros de salud especializados, establecimientos educativos, universidades, institutos técnicos y tecnológicos, entidades públicas y otros servicios.

Desde una perspectiva territorial, una carretera en condiciones adecuadas de transitabilidad representa mucho más que una obra física. Para las familias rurales significa la posibilidad de **sacar oportunamente su producción, acceder a mercados con menores costos; transportar insumos, movilizarse ante emergencias y mantener una relación más fluida con los centros urbanos y administrativos.**

En este sentido, la infraestructura vial se constituye en un elemento crucial para la reducción de brechas territoriales, acceder a las bondades de la modernidad, entre otros hechos inherentes.



• CAMARA DE DIPUTADOS •

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CAMARA DE DIPUTADOS

La propia **Ley N° 165, Ley General de Transporte**, establece que el *sistema de transporte integral* debe orientarse a garantizar condiciones de equidad, calidad y seguridad, y reconoce como principios la accesibilidad, continuidad, eficiencia, seguridad, sostenibilidad, participación y transparencia.

Por tanto, mejorar esta carretera significa materializar, en una región históricamente demandante de mejores condiciones de conexión vial, principios que ya forman parte del ordenamiento jurídico boliviano.

1.3. IMPACTO EN LA ACTIVIDAD AGRÍCOLA Y PECUARIA

Las provincias de **Tapacarí** y **Ayopaya** del departamento de Cochabamba poseen una importante población rural y una economía vinculada a las actividades agropecuarias, familiares y comunitarias. Es pertinente señalar que la región cuenta con diferentes pisos ecológicos (desde *alto andino, cabecera de valles y valles interandinos*), cada uno con sus propias características, vocación y potencial productivo.

La Constitución Política del Estado establece expresamente que el **desarrollo rural integral sustentable constituye una parte fundamental de las políticas económicas del Estado** y dispone que las acciones públicas deben promover el incremento sostenible de la productividad agrícola y pecuaria, mejorar las condiciones de intercambio económico del sector productivo rural y fortalecer la economía de los pequeños productores, así como la economía familiar y comunitaria. En este marco, la carretera adquiere una dimensión productiva evidente.

Una producción agrícola o pecuaria puede perder competitividad no solamente por su volumen o calidad, sino también por los costos y tiempos necesarios para trasladarla hasta los centros de comercialización.

Las deficiencias de infraestructura vial pueden generar:

- ✓ Incremento de los costos de transporte;
- ✓ Mayores tiempos de traslado;
- ✓ Pérdidas o deterioro de productos perecederos;
- ✓ Dificultades para transportar semillas, fertilizantes, herramientas y otros insumos;
- ✓ Menor capacidad de negociación de los productores frente a intermediarios;
- ✓ Dificultades para acceder a mercados regionales;
- ✓ Menor capacidad para incorporar valor agregado a la producción.

Por ello, la construcción y mejoramiento de la carretera **Pongo – Kami – Independencia** puede constituirse en un instrumento de política pública orientado a mejorar las condiciones materiales en las que se desarrolla la economía rural.



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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

No se trata, por tanto, únicamente de construir una carretera para que circulen vehículos; se trata de **construir condiciones para que la producción rural pueda circular, competir y generar mejores oportunidades para las familias que viven de ella.**

1.4. INCIDENCIA EN LA ACTIVIDAD MINERA

La región de *Kami* e Independencia posee además una histórica relación con la actividad minera. Existen antecedentes documentales que identifican el desarrollo de actividades mineras en el municipio de Independencia y señalan la utilización del camino *Pongo-Independencia* como vía de acceso hacia áreas mineras. En documentación relacionada con solicitudes de áreas mineras, por ejemplo, se registra el acceso desde Cochabamba y Quillacollo hacia Pongo y posteriormente hacia Independencia mediante una vía de tierra.

La mejora de la carretera favorecerá de manera categórica a la reducción de costos logísticos para el traslado de insumos, equipos y producción minera, particularmente para cooperativas y operadores que desarrollan actividades legales en la región.

Sin embargo, la presente propuesta legislativa **no pretende otorgar privilegios sectoriales a la actividad minera ni habilitar nuevas operaciones extractivas**. La finalidad es mucho más amplia: *dotar a la región de una infraestructura vial que pueda beneficiar simultáneamente a la agricultura, ganadería, minería, comercio, transporte, turismo y a la población en general.*

En consecuencia, cualquier actividad minera que se beneficie de la infraestructura deberá continuar sometida al conjunto de requisitos ambientales, laborales, tributarios, de seguridad y demás obligaciones previstas por el ordenamiento jurídico nacional. Es más, es importante sentar precedente que el centro minero de Kami, ya en el pasado aportó en la apertura y mejoramiento del señalado tramo caminero con la finalidad de mejorar el acceso y transitabilidad vial, en el marco de su responsabilidad y compromiso local de coadyuvar al desarrollo local y regional.

II. CONSIDERACIONES NORMATIVAS O LEGALES

2.1. Constitución Política del Estado

La presente iniciativa encuentra fundamento, en primer término, en la **Constitución Política del Estado**, particularmente en las disposiciones relacionadas con la integración territorial, el desarrollo económico y rural y la distribución constitucional de competencias.

El **Artículo 9** establece como fines esenciales del Estado garantizar el bienestar y desarrollo, proteger la dignidad de las personas, consolidar la unidad del país y promover el aprovechamiento responsable y planificado de los recursos naturales y el fortalecimiento de la base productiva.



CÁMARA DE DIPUTADOS

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CAMARA DE DIPUTADOS

El **Artículo 76, parágrafo I**, reconoce que el Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades.

De manera importante para esta iniciativa, el **Artículo 298, parágrafo II, numeral 9**, establece como competencia exclusiva del nivel central la planificación, diseño, construcción, conservación y administración de las carreteras de la **Red Fundamental**. A su vez, el **Artículo 300, parágrafo I, numeral 7**, establece como competencia exclusiva de los gobiernos departamentales autónomos la: "Planificación, diseño, construcción conservación y administración de carreteras de la red departamental de acuerdo a las políticas estatales...".

Esta distribución constitucional de competencias resulta fundamental para la presente iniciativa, porque permite orientar la propuesta hacia la **coordinación y articulación intergubernamental**, evitando atribuir a un nivel de gobierno competencias que constitucionalmente corresponden a otro.

Asimismo, los **Artículos 405, 406 y 407** de la CPE establecen obligaciones estatales vinculadas al desarrollo rural integral sustentable, el fortalecimiento de los pequeños productores, la economía familiar y comunitaria, la protección de la producción agropecuaria y la articulación de políticas públicas con las entidades territoriales autónomas.

Por consiguiente, la infraestructura vial propuesta se encuentra estrechamente relacionada con objetivos constitucionales de desarrollo rural, integración territorial y fortalecimiento de la base productiva.

2.2. Ley N° 031, Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Bóñez"

La **Ley N° 031** desarrolla el régimen constitucional de distribución competencial y establece, respecto de los gobiernos departamentales, la competencia exclusiva de **planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras de la Red Departamental**. Asimismo, establece competencias del nivel central relacionadas con la Red Fundamental y prevé la concurrencia con los diferentes niveles autonómicos para la construcción de caminos.

Esta regulación demuestra que una obra de estas características debe ser abordada desde una perspectiva de **coordinación entre niveles de gobierno**, particularmente cuando la carretera tenga conexiones con vías pertenecientes a diferentes categorías de la red vial.

2.3. Ley N° 165, Ley General de Transporte

La **Ley N° 165, de 16 de agosto de 2011**, constituye el marco general del sistema de transporte boliviano. Su artículo 1° establece que la Ley tiene por objeto definir los lineamientos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del Sistema de Transporte Integral, orientados a contribuir al Vivir Bien.

• CAMARA DE DIPUTADOS •

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Su artículo 6 incorpora principios particularmente relevantes para la presente iniciativa, entre ellos: *accesibilidad, calidad, continuidad, eficacia, eficiencia, seguridad, sostenibilidad, transparencia, universalidad, participación y control social.*

De manera específica, el **Artículo 21** reconoce como competencias exclusivas de los gobiernos autónomos departamentales la planificación, diseño, construcción, mantenimiento y administración de las carreteras de la *Red Departamental*, además de la clasificación de las carreteras departamentales, vecinales y comunitarias.

La Ley 165 también establece mecanismos para promover inversiones concurrentes en infraestructura de transporte, considerando la prioridad nacional, importancia regional y capacidad financiera de las entidades territoriales.

Este marco jurídico permite sustentar una estrategia legislativa basada en la **priorización, planificación, estudios, concurrencia financiera y coordinación institucional**, en lugar de imponer una obligación presupuestaria jurídicamente difícil de ejecutar.

2.4. Ley N° 3507 y Administradora Boliviana de Carreteras

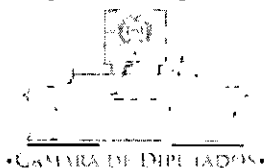
La Ley N° 3507, de 27 de octubre de 2006, creó la **Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)** como entidad encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental. La norma establece asimismo su naturaleza como entidad pública autárquica bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

El Decreto Supremo N° 28946 reglamenta parcialmente dicha Ley y establece el marco institucional de la ABC y su responsabilidad respecto de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental.

Por ello, si los estudios técnicos de clasificación o las características definitivas del camino determinaran que algún segmento corresponde a la Red Vial Fundamental, las actuaciones deberán articularse con el nivel central y la ABC conforme al régimen competencial correspondiente.

2.5. Ley N° 2871 como antecedente legislativo directo

La Ley N° 2871 constituye el antecedente jurídico más importante de esta iniciativa. La norma, promulgada el 1 de octubre de 2004, declaró de prioridad regional el asfaltado del tramo caminero **Pongo – Independencia**, con una extensión aproximada de 120 kilómetros. Además, dispuso que la entonces Prefectura del Departamento de Cochabamba planificara y contemplara recursos económicos en su POA para ejecutar el pavimento.



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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CAMARA DE DIPUTADOS

La existencia de esta Ley demuestra que el Estado boliviano ya reconoció formalmente la importancia estratégica de esta conexión vial terrestre.

La presente iniciativa busca, por tanto, **retomar y actualizar aquella decisión legislativa**, adecuándola al actual modelo constitucional de autonomías, a la legislación vigente y a las actuales necesidades de integración y desarrollo regional.

III. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE LA LEY

La necesidad de la presente Ley surge de una realidad concreta: **la existencia de una demanda histórica de integración vial que, pese a haber sido reconocida legislativamente hace más de dos décadas, continúa requiriendo una respuesta pública estructural.**

La Ley N° 2871 constituyó un importante reconocimiento político y legislativo de la necesidad de asfaltar el tramo vial *Pongo-Independencia*; sin embargo, la persistencia de problemas de transitabilidad y las demandas posteriores de transportistas y pobladores muestran que la sola declaración de prioridad no ha sido suficiente para materializar la infraestructura requerida.

La nueva Ley debe responder a esta situación mediante un enfoque diferente: **no limitarse a declarar nuevamente una prioridad**, sino establecer un marco de acción institucional que permita avanzar progresivamente hacia los estudios, la planificación, la gestión de financiamiento y la ejecución de la obra conforme a las competencias de los diferentes niveles de gobierno.

La carretera debe ser entendida como una inversión pública destinada a generar **integración territorial, reducción de costos logísticos, fortalecimiento de la producción, seguridad vial y mejores condiciones de acceso a servicios públicos.**

En las regiones rurales, una vía adecuada significa que una familia pueda trasladar su producción a un mercado competitivo en mejores condiciones; que una persona pueda acceder oportunamente a un centro de salud especializado; que estudiantes y docentes puedan movilizarse con mayor seguridad; que comerciantes puedan reducir tiempos y costos; y que las actividades productivas puedan integrarse de manera más efectiva con los mercados regionales y las ciudades capitales de departamento más próximas.

Por ello, la carretera **Pongo – Kami – Independencia** debe ser considerada una infraestructura con capacidad de generar efectos multiplicadores sobre la economía regional. Además, se proyecta para constituirse en una red vial regional conectando con los municipios contiguos del departamento de La Paz.



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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- ✓ **Necesidad desde la perspectiva social.** La persistencia de dificultades de transitabilidad afecta directamente a las poblaciones rurales que dependen del transporte terrestre para acceder a bienes, servicios y oportunidades económicas.

Los antecedentes de accidentes, derrumbes, interrupciones y deterioro de la vía muestran que el problema tiene también una dimensión de **seguridad y protección de la vida humana**, particularmente durante periodos de lluvia.

- ✓ **Necesidad desde la perspectiva económica.** El mejoramiento de la infraestructura contribuirá a reducir los costos de transporte y facilitar la circulación de productos agrícolas, pecuarios, mineros y comerciales. Esto resulta coherente con el mandato constitucional de fortalecer la economía de los pequeños productores y la economía familiar y comunitaria.
- ✓ **Necesidad desde la perspectiva territorial.** La carretera puede contribuir a superar condiciones de aislamiento relativo y fortalecer la articulación entre comunidades rurales, centros poblados, municipios y mercados (incluyendo principalmente las ciudades capitales próximas). La conectividad territorial debe ser comprendida como una condición necesaria para que las políticas de desarrollo rural puedan producir resultados concretos y sustentables.
- ✓ **Necesidad desde la perspectiva institucional.** La presente Ley también resulta necesaria porque permitirá establecer una **hoja de ruta institucional** para la atención del proyecto, articulando al Gobierno Autónomo Departamental de Cochabamba, los gobiernos municipales involucrados y, cuando corresponda por la clasificación de la vía o por la naturaleza del financiamiento, al nivel central del Estado y a la ABC.

Esta estrategia es jurídicamente más sólida que imponer a una sola entidad una obligación de ejecución inmediata sin considerar estudios, disponibilidad presupuestaria, competencias y mecanismos de financiamiento.

IV. INTEGRACIÓN Y DESARROLLO REGIONAL

La carretera **Pongo – Kami – Independencia** debe ser concebida como parte de una visión más amplia de desarrollo regional. Su construcción y mejoramiento favorecerá a la articulación de: *Producción, transporte, mercados, servicios, inversión, empleo y desarrollo regional*.

Esta relación es especialmente importante en territorios donde las actividades agrícolas, pecuarias, mineras y comerciales se desarrollan a una distancia considerable de los principales centros urbanos.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •

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



ASAMBLA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CAMARA DE DIPUTADOS

La infraestructura vial, por sí sola, no asegura el desarrollo; pero **la ausencia de infraestructura adecuada sí se convierte en una barrera estructural para alcanzarlo**. Por lo tanto, la presente propuesta busca que el Estado y las entidades territoriales competentes generen las condiciones necesarias para transformar una demanda histórica en un proyecto vial técnicamente planificado y financieramente viable.

V. ENFOQUE DE SOSTENIBILIDAD Y PROTECCIÓN AMBIENTAL

La construcción de la carretera deberá realizarse respetando la normativa ambiental vigente y los instrumentos técnicos que correspondan a las distintas fases del proyecto. La Ley N° 165 establece expresamente el principio de sostenibilidad dentro del Sistema de Transporte Integral, orientando la prestación y desarrollo del transporte hacia la reducción de impactos sobre la salud y el medio ambiente.

Por ello, la futura construcción deberá considerar, según corresponda: *evaluación ambiental, prevención y mitigación de impactos, manejo de aguas y drenajes, estabilidad de taludes, prevención de derrumbes y deslizamientos, protección de fuentes de agua, manejo adecuado de residuos, seguridad vial, protección de comunidades y predios afectados, respeto de los derechos que correspondan a pueblos y comunidades indígenas originario campesinas, conforme al ordenamiento constitucional y legal.*

Este enfoque permitirá que la carretera sea una obra de integración y desarrollo **sin trasladar sus costos ambientales y sociales a las comunidades que habitan la región**.

En conclusión, la aprobación de la presente Ley permitirá **reafirmar la prioridad pública de este camino, promover su incorporación efectiva a los instrumentos de planificación correspondientes, impulsar la realización de los estudios técnicos necesarios y facilitar la articulación de esfuerzos y recursos entre los diferentes niveles de gobierno**, respetando en todo momento la distribución constitucional de competencias.


Ing. Edwin Huiza Sandagorda
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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

VI. PROYECTO DE LEY

PL-716/25

PROYECTO DE LEY N° ____/2025-2026

“LEY QUE DECLARA DE INTERÉS Y PRIORIDAD DEPARTAMENTAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA PONGO (TAPACARI) – KAMI – INDEPENDENCIA (AYOPAYA), DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL DE COCHABAMBA, PARA LA INTEGRACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES AGRÍCOLAS, PECUARIAS, MINERAS Y TURÍSTICAS”

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL,

Artículo 1. (OBJETO).

La presente Ley tiene por objeto **declarar de interés y prioridad departamental la construcción, mejoramiento y pavimentación de la carretera Pongo – Kami – Independencia**, ubicada entre las provincias Tapacarí y Ayopaya del departamento de Cochabamba, como infraestructura vial estratégica para la integración territorial, económica, social y cultural del departamento y el fortalecimiento de las actividades agrícolas, pecuarias, mineras, comerciales y productivas de las poblaciones vinculadas a su área de influencia.

Artículo 2. (DECLARACIÓN DE PRIORIDAD DEPARTAMENTAL).

- I. Se declara de **interés y prioridad departamental** la ejecución del proyecto carretero **Pongo – Kami – Independencia**, comprendido en la ruta vial departamental correspondiente, sin perjuicio de la identificación, actualización o ajuste técnico de su longitud y características conforme a los estudios definitivos.
- II. La presente declaración tiene carácter de **prioridad para la planificación, gestión, financiamiento, ejecución y seguimiento de la infraestructura vial departamental**, en el marco de las competencias establecidas por la Constitución Política del Estado y la legislación vigente.
- III. La presente Ley complementa y fortalece la prioridad establecida por la **Ley N° 2871 de 1 de octubre de 2004**, que declaró de prioridad regional el asfaltado del tramo caminero Pongo – Independencia, con una extensión referencial de 120 kilómetros.

Artículo 3. (FINALIDAD).

La ejecución del proyecto carretero tendrá como finalidad:

- a) Fortalecer la integración territorial entre las provincias Tapacarí y Ayopaya y su articulación con el resto del departamento de Cochabamba y los municipios contiguos del departamento de La Paz.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CAMARA DE DIPUTADOS

- b) Mejorar las condiciones de transitabilidad vial, seguridad y acceso a las poblaciones asentadas a lo largo de la carretera.
- c) Facilitar el transporte de productos agrícolas, pecuarios, mineros y otros bienes de producción regional hacia los mercados.
- d) Reducir los tiempos y costos de transporte y comercialización.
- e) Favorecer el acceso de la población rural a servicios de salud, educación, comercio, administración pública y otros servicios esenciales.
- f) Promover la generación de empleo y oportunidades económicas en las comunidades beneficiarias.
- g) Contribuir al desarrollo equilibrado e integrado de las regiones del departamento de Cochabamba.

Artículo 4. (RESPONSABILIDAD INSTITUCIONAL).

- I. El **Gobierno Autónomo Departamental de Cochabamba**, en el marco de sus competencias constitucionales y legales, priorizará la planificación, formulación, gestión y ejecución del proyecto carretero **Pongo – Kami – Independencia**.
- II. Para este efecto, deberá articular las acciones necesarias con los gobiernos autónomos municipales involucrados, las organizaciones sociales y productivas de la zona de influencia y las entidades del nivel central del Estado que correspondan.
- III. La ejecución del proyecto deberá sujetarse a las normas técnicas, ambientales, administrativas y financieras aplicables a la inversión pública.

Artículo 5. (GESTIÓN Y CONCURRENCIA DE RECURSOS).

- I. El Gobierno Autónomo Departamental de Cochabamba gestionará mecanismos de financiamiento destinados a la ejecución del proyecto, pudiendo recurrir, conforme a la normativa vigente, a:
 - a) Recursos propios departamentales.
 - b) Transferencias y mecanismos de financiamiento público legalmente establecidos.
 - c) Crédito público.
 - d) Cooperación nacional e internacional.
 - e) Donaciones.
 - f) Alianzas y convenios intergubernativos.
 - g) Otras fuentes de financiamiento permitidas por el ordenamiento jurídico.
- II. Cuando la magnitud, naturaleza o alcance del proyecto requiera la participación del nivel central del Estado, el Gobierno Autónomo Departamental de Cochabamba gestionará los correspondientes mecanismos de coordinación y concurrencia.



• CAMARA DE DIPUTADOS •

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- III. La gestión de financiamiento deberá priorizar la sostenibilidad financiera del proyecto y evitar la generación de obligaciones que comprometan irresponsablemente los recursos futuros de las entidades participantes.

Artículo 6. (PARTICIPACIÓN DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS MUNICIPALES).

Los gobiernos autónomos municipales comprendidos en el área de influencia del proyecto podrán participar, dentro del ámbito de sus competencias y posibilidades institucionales, en la planificación, gestión, cofinanciamiento, liberación de derecho de vía, mantenimiento complementario y demás acciones necesarias para facilitar la ejecución de la carretera.

Artículo 7. (COMITÉ INTERINSTITUCIONAL DE SEGUIMIENTO).

- I. El Gobierno Autónomo Departamental de Cochabamba promoverá la conformación de un mecanismo interinstitucional de seguimiento del proyecto, con participación de las entidades públicas competentes, representantes de los municipios y organizaciones sociales del área de influencia.
- II. El mecanismo de seguimiento tendrá carácter de coordinación y acompañamiento y podrá:
 - a) Realizar seguimiento al cumplimiento del cronograma.
 - b) Identificar dificultades técnicas, administrativas y financieras.
 - c) Promover la coordinación entre las entidades involucradas.
 - d) Recomendar medidas para evitar retrasos injustificados.
 - e) Solicitar información sobre el avance del proyecto.
 - f) Contribuir a la socialización periódica de sus resultados.
- III. El mecanismo de seguimiento no sustituirá las competencias de fiscalización, control gubernamental ni las atribuciones legalmente asignadas a las entidades públicas.

DISPOSICIONES ADICIONALES

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA. (ACTUALIZACIÓN DE LA PRIORIDAD REGIONAL).

La presente Ley constituye una **actualización y fortalecimiento del mandato de prioridad pública** establecido por la Ley N° 2871 de 1 de octubre de 2004, adecuándolo al actual régimen autonómico, institucional, presupuestario y de planificación del Estado Plurinacional de Bolivia. La Ley N° 2871 dispuso originalmente que la entonces Prefectura de Cochabamba contemplara recursos económicos en su Plan Operativo Anual y asumiera la responsabilidad de ejecutar el pavimento del tramo Pongo-Independencia.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CAMARA DE DIPUTADOS

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA. (CONTINUIDAD INSTITUCIONAL).

Las obligaciones, gestiones, estudios, convenios, proyectos y demás actuaciones realizadas con anterioridad a la vigencia de la presente Ley respecto de la carretera *Pongo-Kami-Independencia* podrán ser consideradas como antecedentes para la continuidad del proyecto, siempre que resulten compatibles con la normativa vigente y mantengan su validez técnica, jurídica y administrativa.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA. (PLANIFICACIÓN INICIAL).

El Gobierno Autónomo Departamental de Cochabamba, en coordinación con las entidades competentes, priorizará dentro de los instrumentos de planificación y programación correspondientes las acciones necesarias para actualizar o complementar los estudios existentes y establecer una hoja de ruta para la ejecución del proyecto.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA. (GESTIÓN DE FINANCIAMIENTO).

En el marco de sus competencias y disponibilidad financiera, el Gobierno Autónomo Departamental de Cochabamba gestionará alternativas de financiamiento para la ejecución progresiva del proyecto, priorizando mecanismos que permitan su concreción técnica y financiera.

DISPOSICIÓN FINAL

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA. (VIGENCIA).

La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación, conforme a las disposiciones constitucionales y legales aplicables.

Es dada en la sala de sesiones de la Cámara de Diputados de la Asamblea Legislativa Plurinacional, a los _____ días del mes de _____ del año dos mil veintiséis.


Ing. Edwin Huiza Sandagorda
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

