



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La Paz, 02 de septiembre de 2026

CITE: DABL N° 120/2025 - 2026

Señor:

Roberto Julio Castro Salazar

Presidente

Cámara de Diputados

Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia



Presente. -

PL-744/25

Ref.: REMITE PROYECTO DE LEY "QUE DECLARA DE PRIORIDAD Y NECESIDAD PÚBLICA NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y HABILITACIÓN DEFINITIVA DEL TRAMO CARRETERO AGUIRRE - PARACTITO DE LA RUTA N° 4 DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL, COMO VÍA ALTERNA ENTRE COCHABAMBA Y SANTA CRUZ"

De mi mayor consideración:

En cumplimiento al artículo 162, parágrafo I, numeral 1 de la Constitución Política del Estado y del Art. 7 numeral 1, Art. 25 inciso f) y el Art. 116 inciso a) del Reglamento de la Cámara de Diputados, remito a su autoridad el PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE PRIORIDAD Y NECESIDAD PÚBLICA NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y HABILITACIÓN DEFINITIVA DEL TRAMO CARRETERO AGUIRRE - PARACTITO DE LA RUTA N° 4 DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL, COMO VÍA ALTERNA ENTRE COCHABAMBA Y SANTA CRUZ, para su correspondiente tratamiento legislativo.

Adjunto el proyecto de Ley en tres ejemplares y formato electrónico (CD).

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

Diego Andres Branda Leanos
JEFE DE BANCADA APB SUMATE
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA



¡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
PLANIFICACIÓN, POLÍTICA
ECONÓMICA Y FINANZAS
SECRETARÍA GENERAL

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Antecedentes

PL-744/25

La carretera Cochabamba – Santa Cruz es uno de los corredores más estratégicos del Estado Plurinacional de Bolivia: forma parte de la Red Vial Fundamental, y constituye hoy la única conexión pavimentada directa entre el occidente y centro del país con el oriente, articulando además al trópico de Cochabamba con los mercados de consumo del eje central.

Esa conexión depende, en su totalidad, de un único trazado: el tramo El Sillar, entre los kilómetros 100 y 128 aproximadamente, zona de transición geológica caracterizada por precipitaciones intensas, pendientes pronunciadas y taludes inestables. Pese a la inversión pública ya ejecutada en dicho tramo, la propia Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) ha reportado, en sucesivas inspecciones realizadas entre 2024 y 2026, puntos críticos activos que continúan retrasando su entrega definitiva. El Estado Plurinacional de Bolivia no cuenta, a la fecha, con ninguna alternativa vial moderna que permita mantener la conectividad Cochabamba – Santa Cruz ante una eventual interrupción prolongada de El Sillar, sea esta de origen geológico, climático o derivada de la interrupción de la circulación, fenómeno que, según los reportes de transitabilidad de la propia ABC, se presenta de manera recurrente en las carreteras del país por razones ajenas a la infraestructura misma.

Frente a esta vulnerabilidad, desde al menos el año 2004 se ha identificado al tramo Aguirre – Paractito como la alternativa técnicamente más desarrollada. Este corredor retoma un camino histórico hacia el Chapare (Aguirre, Cruce Tiraque, Antenas, El Limbo, El Palmar, Paractito), tiene una longitud aproximada de 121,93 kilómetros y forma parte, desde su concepción, de la Ruta N° 4 de la Red Vial Fundamental del Sistema Vial Nacional, por lo que, a diferencia de otras iniciativas viales recientes, no requiere de un acto legislativo previo de incorporación a dicha Red.

En 2007, la entonces Prefectura del Departamento de Cochabamba entregó a la Administradora Boliviana de Carreteras un estudio a Diseño Final e Impacto Ambiental para este corredor, con una inversión estimada en su momento de aproximadamente \$us 89 millones y un plazo de ejecución de 48 meses, monto considerablemente menor a los más de \$us 423 millones que demandó la solución de túneles y viaductos ejecutada en El Sillar, en razón de que el trazado Aguirre – Paractito se desarrolla sobre una plataforma rocosa de mejor calidad geomecánica y no requiere obras subterráneas de esa magnitud.

Han transcurrido más de dieciocho años desde la elaboración de ese estudio, sin que la obra se haya ejecutado. El corredor Aguirre – Paractito continúa, a la fecha, en estado de



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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

camino rústico de tierra y ripiado. El Estado Plurinacional de Bolivia dispone, en consecuencia, de una solución técnica ya estudiada y no ejecutada, que requiere de una decisión política e institucional para convertirse en la vía alterna que el corredor Cochabamba – Santa Cruz necesita.

2. Un precedente legislativo inmediato: la Ley N° 1756

El 12 de agosto de 2026, apenas semanas antes de la elaboración del presente Proyecto de Ley, fue promulgada la Ley N° 1756, que establece como prioridad estratégica y de interés del Estado Plurinacional la construcción e integración a la Red Vial Fundamental de la ruta que conecta la zona de Río Abajo, en el departamento de La Paz, con el municipio de Quillacollo, en el departamento de Cochabamba, concebida expresamente como vía alterna a la carretera troncal La Paz – Cochabamba por Oruro.

Dicha Ley autoriza al Órgano Ejecutivo a promover e implementar las acciones necesarias para viabilizar la ejecución del proyecto carretero, incluyendo la gestión de financiamiento, sin imponer una obligación de desembolso inmediato ni la inclusión forzosa del proyecto en el Presupuesto General del Estado de la gestión en curso. Así lo confirmó públicamente el propio impulsor de esa iniciativa, quien precisó que el tramo no sería incorporado al Presupuesto General del Estado vigente, sino planteado para la gestión 2027, una vez concluidos los estudios técnicos y de financiamiento correspondientes. El presente Proyecto de Ley adopta, para el corredor Aguirre – Paractito, la misma técnica ya validada por la Asamblea Legislativa Plurinacional: declarar la prioridad, habilitar la gestión de financiamiento y ordenar la priorización presupuestaria progresiva, sin comprometer de forma obligatoria recursos fiscales inmediatos.

3. Fortalezas técnicas del corredor Aguirre – Paractito

El estudio a Diseño Final de 2007 no es una propuesta preliminar: incluye levantamiento topográfico con tres brigadas especializadas, diseño geométrico conforme a las Normas S-90 del Servicio Nacional de Caminos y a la norma AASHTO "A Policy on Geometric Design of Highways and Streets" (edición 2001), categoría de camino I B, estudios de tráfico, geología, geotecnia, suelos, hidrología e hidráulica, y diseño de pavimento flexible y rígido a 10 y 20 años. Sus propios resultados de laboratorio son concluyentes en cuanto a la aptitud geotécnica del corredor: la clasificación geomecánica del macizo rocoso, realizada conforme a los criterios de Barton y Bieniawski, encontró un predominio de roca de Clase II ("buena calidad"), y el análisis de estabilidad de taludes, realizado bajo criterios de falla elasto-plásticos, arrojó factores de seguridad superiores al valor mínimo admisible de 1,30, en su mayoría con márgenes elevados.



CÁMARA DE DIPUTADOS

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

Estos datos técnicos, obtenidos en laboratorio y en campo, deben prevalecer sobre apreciaciones generales formuladas en su momento por distintos actores institucionales, que no estuvieron respaldadas por estudios propios de igual profundidad. En todo caso, y precisamente para disipar cualquier duda razonable, el Artículo 2 de la presente Ley instruye la actualización de dichos estudios con información geotécnica, hidrológica y ambiental vigente, de manera que la ejecución del proyecto se sustente en la mejor evidencia técnica disponible.

En materia ambiental, el propio estudio de 2007 incorporó, dentro de su componente de evaluación de impacto ambiental, la revisión de la documentación existente sobre el Parque Nacional Carrasco y avanzó en el trámite de categorización de la vía exigido por la Ley N° 1333, de Medio Ambiente. El corredor Aguirre – Paractito no parte, en consecuencia, de una situación de incumplimiento ambiental, sino de un proceso de licenciamiento ya iniciado hace casi dos décadas, que la presente Ley instruye actualizar y concluir, y no reabrir desde cero.

4. Justificación

El Artículo 76, Parágrafo I, de la Constitución Política del Estado (CPE) establece que el Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral, eficiente y eficaz. Un corredor de la importancia del que conecta Cochabamba con Santa Cruz, dependiente en su totalidad de un único trazado geológicamente sensible y sin alternativa moderna alguna, no satisface plenamente ese estándar constitucional. La experiencia reciente, tanto en el propio corredor El Sillar como en el corredor La Paz – Cochabamba (que motivó la Ley N° 1756), demuestra que la ausencia de rutas de redundancia deja a poblaciones y sectores productivos enteros sin conexión alternativa cuando la vía principal se interrumpe.

El corredor Aguirre – Paractito no solo resolvería ese riesgo de aislamiento: fortalecería la integración de las regiones productivas del trópico de Cochabamba, permitiendo a los productores del Chapare transportar su producción hacia los mercados de consumo sin depender exclusivamente de El Sillar, y consolidaría un segundo eje de circulación para el transporte de carga pesada y pasajeros entre el occidente y el oriente del país.

5. Objetivos

Objetivo general: Declarar de prioridad y necesidad pública nacional la construcción, el mejoramiento y la habilitación definitiva del tramo carretero Aguirre – Paractito de la Ruta N° 4 de la Red Vial Fundamental, como vía alterna permanente entre Cochabamba y Santa



CÁMARA DE DIPUTADOS
2023-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

Cruz, garantizando su ejecución progresiva sin comprometer de forma obligatoria e inmediata recursos del Tesoro General de la Nación.

Objetivos específicos:

- a) Instruir la actualización de los estudios técnicos, geotécnicos, hidrológicos y de impacto ambiental del corredor Aguirre – Paractito, tomando como línea base el estudio a diseño final de 2007.
- b) Autorizar al Órgano Ejecutivo a gestionar el financiamiento de la obra a través de créditos, cooperación internacional, donaciones o recursos propios, sin generar una obligación de desembolso inmediato.
- c) Instruir la priorización progresiva de los recursos necesarios en la Programación Operativa Anual y en el Presupuesto General del Estado de las gestiones fiscales venideras.
- d) Asegurar el cumplimiento de la normativa ambiental y de áreas protegidas aplicable, dando continuidad al proceso de licenciamiento ya iniciado en 2007.
- e) Establecer un mecanismo de informe periódico a la Asamblea Legislativa Plurinacional sobre el avance de la actualización de estudios, la gestión de financiamiento y, en su caso, la ejecución de la obra.

6. Competencia del órgano legislativo

La Asamblea Legislativa Plurinacional es competente para la aprobación de la presente Ley conforme al Artículo 158, Parágrafo I, Numeral 3, de la CPE. La planificación, diseño, construcción, conservación y administración de las carreteras de la Red Vial Fundamental (a la que pertenece la Ruta N° 4 en su integridad, incluido el tramo Aguirre – Paractito) es, conforme al Artículo 298, Parágrafo II, Numeral 9, de la CPE, competencia exclusiva del nivel central del Estado. La atribución de aprobar el Presupuesto General del Estado, reconocida por el Artículo 158, Parágrafo I, Numeral 11, de la CPE, sustenta la facultad de instruir criterios de priorización presupuestaria progresiva, en los mismos términos ya validados por la Ley N° 1756.

7. Contenido normativo

El presente Proyecto de Ley se estructura en seis artículos y una Disposición Final: el Artículo 1 declara la prioridad nacional; el Artículo 2 instruye la actualización de estudios; el Artículo 3 autoriza la gestión de financiamiento sin comprometer desembolsos inmediatos; el Artículo 4 instruye la priorización presupuestaria progresiva en gestiones fiscales futuras;



CÁMARA DE DIPUTADOS
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

el Artículo 5 asegura el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable; y el Artículo 6 establece la obligación de informe semestral a la Asamblea Legislativa Plurinacional.

8. Condiciones de factibilidad

Factibilidad técnica: existe un estudio a diseño final completo, con datos de topografía, geotecnia, tráfico, hidrología y diseño de pavimentos, que constituye una línea base técnica robusta para su actualización.

Factibilidad económica: la inversión estimada en 2007 (aproximadamente \$us89 millones) es sustancialmente menor a la que demandó la solución ejecutada en El Sillar, y la presente Ley no genera una erogación inmediata obligatoria, sino que habilita la gestión de financiamiento externo y la priorización presupuestaria progresiva, en línea con la técnica ya aplicada por la Ley N° 1756.

Factibilidad legal: se sustenta en la competencia exclusiva del nivel central del Estado sobre la Red Vial Fundamental, en la Ley N° 165, General de Transporte, y cuenta con precedente legislativo directo e inmediato en la Ley N° 1756.

9. Impactos esperados y efectos no deseados

Impactos positivos: una segunda vía moderna de conexión Cochabamba – Santa Cruz, reducción del riesgo de aislamiento del corredor, fortalecimiento de la integración productiva del trópico de Cochabamba y aprovechamiento de un estudio técnico ya existente y subutilizado durante casi dos décadas.

Efectos no deseados: la actualización de estudios y la gestión de financiamiento pueden demandar tiempo antes de que la obra sea ejecutable. Dicho riesgo se mitiga mediante el mecanismo de informe semestral del Artículo 6, que permite a la Asamblea Legislativa Plurinacional dar seguimiento continuo al avance del proceso.


Diego Andres Branez Caños
JEFE DE BANCADA APB SUMATE
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA



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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

II. MARCO JURÍDICO

El presente proyecto de ley se sustenta en el siguiente ordenamiento jurídico:

1.- Constitución Política del Estado (CPE)

Cita: Artículo 76, Parágrafo I:

"El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores."

Cita: Artículo 298, Parágrafo II, Numeral 9:

"Son competencias exclusivas del nivel central del Estado (...) 9. Planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Fundamental."

Cita: Artículo 158, Parágrafo I, Numerales 3 y 11:

"Son atribuciones de la Asamblea Legislativa Plurinacional (...) 3. Aprobar leyes (...) 11. Aprobar el Presupuesto General del Estado presentado por el Órgano Ejecutivo."

Cita: Artículo 342:

"Es deber del Estado y de la población conservar, proteger y aprovechar de manera sustentable los recursos naturales y la biodiversidad, así como mantener el equilibrio del medio ambiente."

Estos preceptos constitucionales habilitan y orientan la presente Ley: el Artículo 76 exige un sistema de transporte eficiente, eficaz y sin dependencia de un único trazado vulnerable; el Artículo 298.II.9 atribuye al nivel central del Estado la competencia exclusiva sobre la Ruta N° 4, en la que se inscribe el corredor Aguirre – Paractito; el Artículo 158.I.3 y .11 habilita a la Asamblea Legislativa Plurinacional para aprobar la presente Ley y para orientar la priorización presupuestaria futura; y el Artículo 342 exige que la ejecución del proyecto se sujete a los estándares de protección ambiental, particularmente en el sector próximo al Parque Nacional Carrasco.

2.- Leyes



CÁMARA DE DIPUTADOS
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Ley N° 165, de 16 de agosto de 2011, General de Transporte.

Su Artículo 193 define la Red Vial Fundamental bajo competencia del nivel central del Estado; su Artículo 200 precisa que la gestión de dicha red comprende planificación, administración, estudios y diseños, construcción, mantenimiento, conservación y operación.

Ley N° 3507, de 27 de octubre de 2006.

Crea la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), entidad encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental, a la que corresponde la actualización de estudios y la eventual ejecución del corredor Aguirre – Paracitito.

Ley N° 1333, de 27 de abril de 1992, de Medio Ambiente.

Establece el régimen de evaluación de impacto ambiental aplicable a toda obra que pueda afectar el medio ambiente. El corredor Aguirre – Paracitito cuenta ya con un proceso de categorización ambiental iniciado en 2007, que la presente Ley instruye actualizar y concluir.

3.- Normativa de Áreas Protegidas

Decreto Supremo N° 22940, de 11 de octubre de 1991.

Crea el Parque Nacional Carrasco. Constituye, junto con la Ley N° 1333, el parámetro de referencia para la actualización de estudios ambientales instruida por el Artículo 2 de la presente Ley, sin que su sola existencia impida la ejecución del proyecto, en tanto se cumplan los procedimientos de licenciamiento ambiental correspondientes.

4.- Precedente Legislativo Inmediato

Ley N° 1756, de 12 de agosto de 2026.

Establece como prioridad estratégica y de interés del Estado Plurinacional la construcción e integración a la Red Vial Fundamental de la ruta Río Abajo (La Paz) – Quillacollo (Cochabamba), concebida como vía alterna a la carretera troncal La Paz – Cochabamba, y autoriza al Órgano Ejecutivo a promover e implementar las acciones necesarias para viabilizar su ejecución, incluyendo la gestión de financiamiento, sin imponer su inclusión obligatoria en el Presupuesto General del Estado de la gestión en curso. Esta Ley, de sanción reciente, constituye precedente legislativo directo, contemporáneo y de idéntica técnica normativa a la aquí propuesta para el corredor Aguirre – Paracitito.



CÁMARA DE DIPUTADOS
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

III. CONCLUSIÓN

El tramo carretero Cochabamba – Santa Cruz depende hoy, en su totalidad, de un único trazado geológicamente sensible. Esa dependencia no es una fatalidad técnica: el Estado boliviano cuenta, desde 2007, con un estudio a diseño final para una alternativa viable, el corredor Aguirre – Paractito, que sigue un camino histórico sobre una plataforma rocosa de mejor calidad geotécnica, que ya forma parte de la Red Vial Fundamental, y cuya inversión estimada es sustancialmente menor a la ya ejecutada en El Sillar. Lo único que ha faltado en casi dos décadas es la decisión política e institucional de convertir ese estudio en una carretera.

La Asamblea Legislativa Plurinacional ya validó, hace apenas semanas, la técnica normativa que la presente Ley propone: declarar la prioridad nacional de una vía alterna, autorizar la gestión de financiamiento y ordenar la priorización presupuestaria progresiva, sin comprometer de forma inmediata y obligatoria los recursos del Tesoro General de la Nación. La Ley N° 1756 es la prueba de que este modelo funciona y de que la Cámara de Diputados y el Senado pueden aprobarlo con celeridad cuando el interés nacional lo amerita.

Por su fundamento constitucional, por su respaldo en un estudio técnico ya existente, por su menor costo relativo frente a la infraestructura ya construida en El Sillar, por contar con precedente legislativo inmediato, y por la urgencia de dotar al corredor Cochabamba – Santa Cruz de una alternativa real de conectividad, la aprobación de la presente Ley resulta pertinente, jurídicamente viable y de evidente interés público.


Diego Andrés Bráñez Leanos
JEFE DE BANCADA APB SUMATE
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA



¡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
PLANIFICACIÓN, POLÍTICA
ECONÓMICA Y FINANZAS
SECRETARÍA GENERAL

PROYECTO DE LEY **PL-744/25**

La Asamblea Legislativa Plurinacional
DECRETA:

LEY QUE DECLARA DE PRIORIDAD Y NECESIDAD PÚBLICA NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y HABILITACIÓN DEFINITIVA DEL TRAMO CARRETERO AGUIRRE – PARACTITO DE LA RUTA N° 4 DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL, COMO VÍA ALTERNA ENTRE COCHABAMBA Y SANTA CRUZ

Artículo 1. (Objeto). La presente Ley tiene por objeto declarar de prioridad y necesidad pública nacional la construcción, el mejoramiento y la habilitación definitiva del tramo carretero Aguirre – Paractito, de la Ruta N° 4 de la Red Vial Fundamental del Sistema Vial Nacional, como vía alterna permanente de conexión entre los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz, complementaria al Tramo Central Doble Vía El Sillar.

Artículo 2. (Actualización de estudios). El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a través de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), en un plazo no mayor a ciento ochenta (180) días calendario computables desde la publicación de la presente Ley, actualizará los estudios técnicos, geotécnicos, hidrológicos, de tráfico y de impacto ambiental del tramo Aguirre – Paractito, tomando como línea base el estudio a Diseño Final e Impacto Ambiental existente.

Artículo 3. (Autorización de gestión de financiamiento). Se autoriza al Órgano Ejecutivo, a través de los Ministerios de Obras Públicas, Servicios y Vivienda; de Economía y Finanzas Públicas; de Relaciones Exteriores; y de Planificación del Desarrollo y Medio Ambiente, a promover y gestionar el financiamiento de la construcción del tramo carretero Aguirre – Paractito, mediante créditos, cooperación internacional, donaciones o recursos propios, conforme a la normativa vigente en materia de endeudamiento público. La presente autorización no genera, por sí misma, una obligación de desembolso inmediato para el Tesoro General de la Nación.

Artículo 4. (Priorización presupuestaria progresiva).

- I. El Órgano Ejecutivo considerará y priorizará, de manera progresiva y en función a la disponibilidad fiscal, los recursos necesarios para la construcción del tramo Aguirre – Paractito en la Programación Operativa Anual y en el Presupuesto General del Estado de las gestiones fiscales siguientes a la conclusión de la actualización de estudios prevista en el Artículo 2 de la presente Ley.



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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- II. Lo dispuesto en el presente Artículo no implica la inclusión obligatoria del proyecto en el Presupuesto General del Estado de la gestión fiscal en curso.

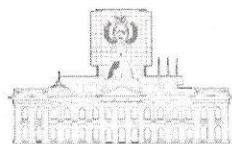
Artículo 5. (Cumplimiento de la normativa ambiental). La actualización de estudios y la eventual ejecución del tramo Aguirre – Paractito se sujetarán a la Ley N° 1333, de Medio Ambiente, y a la normativa aplicable al Parque Nacional Carrasco, creado por el Decreto Supremo N° 22940, dando continuidad al proceso de categorización ambiental iniciado en el estudio de 2007, sin perjuicio de su necesaria actualización conforme a la normativa vigente.

Artículo 6. (Informe de avance). El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda y la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) remitirán a la Asamblea Legislativa Plurinacional, de forma semestral, un informe conjunto sobre el avance de la actualización de estudios, la gestión de financiamiento y, en su caso, el estado de ejecución del tramo carretero Aguirre – Paractito.

DISPOSICIÓN FINAL

Única. - La presente Ley entra en vigencia a partir del día de su publicación.


Diego Andrés Briones Leñeros
JEFE DE BANCADA APB SUMATE
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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