



**INFORME**  
**INF/GG/UPC/PLA/2026-0023**  
**I/2026-04472**

**A:** LIC. ERNESTO ALBERTO FARFAN TORREZ  
**PRESIDENTE EJECUTIVO A.I.**

**Vía:** BORIS VLADIMIR HERRERA CESPEDES  
**GERENTE GENERAL A.I.**

**De:** LAURA ALEJANDRA CHAVEZ MORALES  
**RESPONSABLE DE PLANIFICACIÓN**

SERGIO PACHECO NERI  
**PROFESIONAL EN PLANIFICACIÓN**

**Fecha:** 05 de marzo de 2026

**Ref.:** **INFORME DE RENDICIÓN PÚBLICA DE CUENTAS FINAL 2025**  
**DE LA ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS**



**I. INTRODUCCIÓN**

La Rendición Pública de Cuentas constituye un mecanismo esencial de transparencia y control social, mediante el cual las entidades públicas informan a la ciudadanía sobre la gestión institucional, el uso de los recursos públicos y los resultados alcanzados en el cumplimiento de sus objetivos y metas programadas.

En este marco, la *Administradora Boliviana de Carreteras* (ABC) presenta el **Informe de Rendición Pública de Cuentas Final – Gestión 2025**, documento que expone los principales resultados alcanzados en relación con la ejecución del Plan Operativo Anual (POA), la ejecución presupuestaria y el desarrollo de proyectos de infraestructura vial.

Sin embargo, es imprescindible subrayar que este proceso se desarrolla en un contexto de **cambio de gestión del Gobierno Nacional**, que recibió un país en condiciones críticas. La administración saliente dejó un **Estado Tranca**, paralizado, sin institucionalidad sólida y con una alarmante falta de información confiable. La ausencia de planificación, la debilidad administrativa y la opacidad en el manejo de los recursos públicos generaron un escenario desastroso que limitó la capacidad del Estado para responder a las necesidades de la población.

Frente a esta realidad, el nuevo Gobierno ha definido una **visión política renovada**, orientada a la reconstrucción institucional, la recuperación de la transparencia y la estabilización económica. La ABC, en concordancia con esta nueva línea, asume el reto





de transformar la infraestructura vial en un motor de integración territorial y desarrollo productivo, contribuyendo a superar la parálisis heredada y a sentar las bases de un Estado eficiente, transparente y comprometido con el bienestar de la ciudadanía.

## II. ANTECEDENTES

En el marco de la planificación institucional para la realización de la Audiencia de Rendición Pública de Cuentas Final - Gestión 2025, la Presidencia Ejecutiva de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) emitió el Instructivo INS/PRE/2026-0017 de Remisión de Información y Documentación Requerida, mediante el cual se instruyó a todas las Gerencias Nacionales, Gerencias Regionales, Unidades y Áreas Organizacionales remitir la información necesaria para la elaboración del informe institucional correspondiente.

Este proceso se desarrolló en un contexto de transición de Gobierno, en el cual la nueva administración nacional recibió un Estado debilitado, con serias limitaciones institucionales, ausencia de información confiable y una estructura administrativa marcada por el denominado "Estado Tranca", que obstaculizaba la gestión pública y la toma de decisiones.

A pesar de estas dificultades, y gracias al esfuerzo de coordinación institucional, se consolidó el presente Informe de Rendición Pública de Cuentas Final - Gestión 2025, el cual será presentado en la audiencia pública correspondiente ante la sociedad civil y los actores del control social, como muestra del compromiso del nuevo Gobierno con la transparencia, la reconstrucción institucional y la recuperación de la confianza ciudadana.

## III. MARCO NORMATIVO

El numeral 4 del Artículo 235 de la "Constitución Política del Estado de Bolivia" establece como obligación de las servidoras y servidores públicos rendir cuentas sobre las responsabilidades económicas, políticas, técnicas y administrativas en el ejercicio de la función pública.

Asimismo, la "Ley N° 341 de Participación y Control Social" dispone que los órganos del Estado y las entidades públicas deben realizar rendiciones públicas de cuentas y evaluaciones de resultados de gestión ante la sociedad y los actores del control social.

Complementariamente, el "Decreto Supremo N° 4872", que aprueba la Política Plurinacional de Lucha Contra la Corrupción, establece la implementación del Sistema de Rendición Pública de Cuentas, herramienta orientada a transparentar la información institucional relativa a presupuesto, recursos humanos, contrataciones, auditorías, servicios y proyectos, permitiendo el ejercicio efectivo del control social por parte de la ciudadanía.

De igual manera, el proceso de rendición pública de cuentas se desarrolla conforme a los lineamientos establecidos en el Manual Metodológico para la Rendición Pública de Cuentas, aprobado mediante la "Resolución Ministerial N° 090/2024" de 08 de julio de 2024, que establece los procedimientos y directrices para la realización de audiencias públicas de rendición de cuentas en las entidades del sector público.





En este marco, resulta fundamental considerar lo dispuesto por la *Ley N° 777 del Sistema de Planificación Integral del Estado (SPIE)*, que en su **Artículo 6** establece la vigencia del *Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES)* como instrumento de planificación de mediano plazo, articulado al *Plan General de Desarrollo Económico y Social (PGDES)* de largo plazo. Conforme a esta normativa, el **PDES 2021-2025 concluye con el cierre de la gestión 2025**, y se inicia la **vigencia del PDES 2026-2030**, aprobado por el Ministerio de Planificación del Desarrollo, el cual orienta la planificación institucional y la rendición de cuentas en el nuevo ciclo de gestión pública.

Este proceso se desarrolla en un contexto de **transición de Gobierno y cierre del PDES 2021-2025**, que marcó las prioridades de la gestión saliente. La nueva administración inicia la **gestión 2026 bajo el marco del PDES 2026-2030**, aprobado conforme a la Ley N° 777 del Sistema de Planificación Integral del Estado (SPIE), lo que implica reorientar la planificación institucional hacia una visión política renovada, destinada a superar el denominado *Estado Trunca* y reconstruir la institucionalidad.

#### IV. MARCO INSTITUCIONAL

A continuación, se muestra la Misión y Visión de la Administradora Boliviana de Carreteras:

##### MISIÓN

La Administradora Boliviana de Carreteras tiene como misión institucional la integración nacional, mediante la planificación y la gestión de la Red Vial Fundamental, las cuales comprenden actividades de: planificación, administración, estudios y diseños, construcción, mantenimiento, conservación y operación de la Red Vial Fundamental y sus accesos, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo y de la gestión pública nacional, con el fin de contribuir al logro de servicios de transporte terrestre eficientes, seguros y económicos.

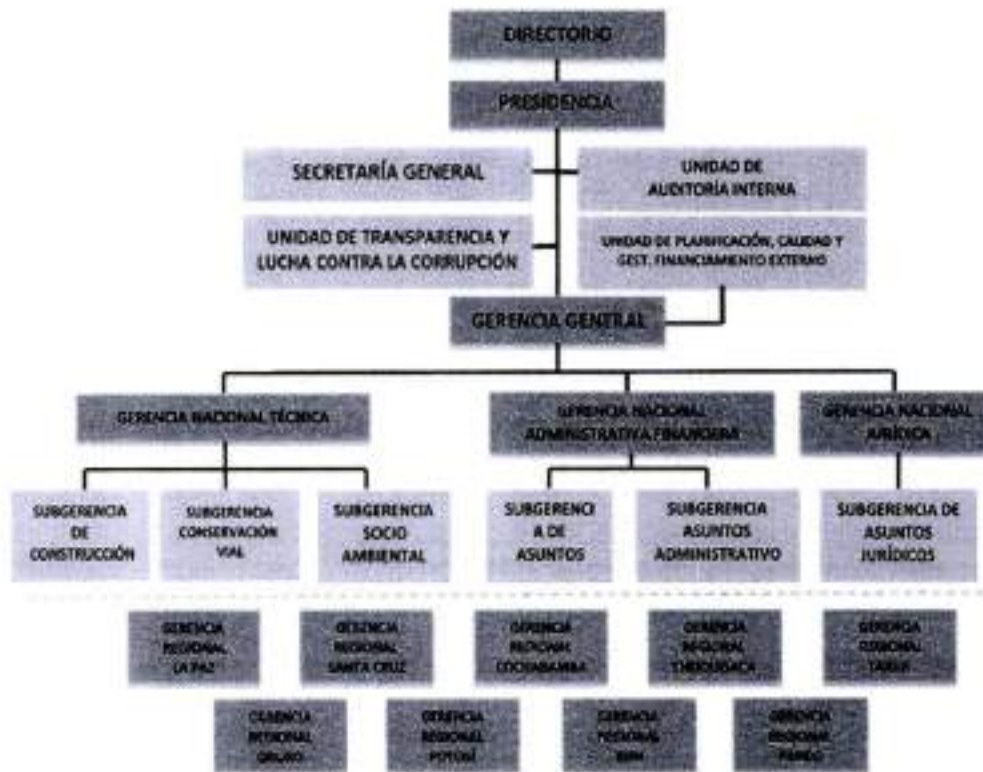
##### VISIÓN

Institución íntegra e integradora de las bolivianas y bolivianos, que brinda infraestructura vial adecuada, en procura de su sostenibilidad, con responsabilidad social y ambiental.

##### ORGANIGRAMA DE ABC

El organigrama de la ABC se estructura de la siguiente forma:





## ENFOQUE POLÍTICO

La Constitución Política del Estado define a Bolivia como un Estado basado en la soberanía, dignidad, complementariedad, solidaridad, armonía y equidad en la distribución del producto social. Asimismo, establece principios ético-morales como Ama Qhilla, Ama Llulla, Ama Suwa, Suma Qamaña, Ñandereko, Teko Kavi, Ivi Maraei y Qhapaj Ñan (Art. 8.I), que orientan la vida comunitaria hacia el Vivir Bien.

Bajo este contexto, en el mes de noviembre de 2025 al asumir la presidencia, Bolivia se encontraba sumida en una profunda crisis económica, social, institucional y judicial. Décadas de centralismo, corrupción y debilitamiento de las estructuras públicas habían erosionado la confianza ciudadana y limitado las oportunidades de desarrollo en las regiones. El aparato estatal se había vuelto pesado, burocrático y poco eficiente, mientras que la informalidad dominaba gran parte de la economía, generando desigualdad y precariedad.

En este contexto, la Agenda 50/50 y el Plan Bolivia 2025-2030 propuestos se presentan como una respuesta política integral para reconstruir el país sobre nuevas bases. La propuesta parte de reconocer la urgencia de una reforma estructural y sectorial, que redistribuya los recursos entre el gobierno central y las regiones, formalice la economía, y enfrente de manera frontal la corrupción mediante una reforma judicial profunda.

El enfoque político se centra en la descentralización fiscal, la disciplina institucional y la transparencia, con el objetivo de devolver estabilidad al Estado y confianza a la



ciudadanía. Se trata de levantar un nuevo pacto social que permita superar la crisis heredada y construir un país más justo, participativo y sostenible.

La reconstrucción del país también exige una transformación profunda en el sector de infraestructuras viales, eje estratégico para la integración territorial y el desarrollo económico. En este marco, la Administradora Boliviana de Carreteras se convierte en un actor clave para materializar la descentralización fiscal y la transparencia institucional. El enfoque político plantea que los recursos redistribuidos hacia las regiones se traduzcan en proyectos carreteros eficientes, sostenibles y equitativos, priorizando la conexión de áreas rurales y productivas con los centros urbanos y mercados nacionales.

La disciplina fiscal y la regla de déficit cero deben aplicarse también a la gestión de obras viales, garantizando que cada inversión responda a criterios de necesidad social, impacto económico y sostenibilidad ambiental. Asimismo, la implementación de un sistema digital transparente para licitaciones y contrataciones en el sector carretero permitirá combatir la corrupción y asegurar que las empresas locales, especialmente las pequeñas y medianas, participen en igualdad de condiciones. De esta manera, la política de infraestructura vial se convierte en un pilar para reconstruir la confianza ciudadana, dinamizar la economía regional y consolidar la integración nacional bajo los principios del Vivir Bien.

## V. RESULTADOS DE GESTIÓN 2025

El presente Informe de Rendición Pública de Cuentas Final 2025 se estructura en la presentación de los resultados alcanzados durante la gestión 2025, organizados en torno a los programas de estudios, construcción, conservación, rehabilitación y actividades transversales administrativas.

### 1. METAS DEL PDES - PEI 2021-2025

La Administradora Boliviana de Carreteras cuenta con tres indicadores definidos en el Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES 2021-2025), los cuales se encuentran también en el Plan Estratégico Institucional (PEI 2021-2025), junto con un cuarto indicador adicional referido a la ejecución de actividades.

#### RESULTADOS OBTENIDOS PDES – PEI 2021-2025

INDICADOR (RESULTADO/ACCIÓN)	PROGRAMADO - EJECUTADO									
	2021	EJEC 2021	2022	EJEC 2022	2023	EJEC 2023	2024	EJEC 2024	2025	EJEC 2025
Número de Kilómetros construidos y/o rehabilitados	475,25	475,28	224	479,64	330	586,34	256		315	323,87
Número de Kilómetros construidos en puentes	0,63	0,63	5,47		4,55		4		9,55	
Número de Kilómetros conservados.	12.407	12.591	12.407	12.490,97	12.692		12.602		12.900	13.136,33





INDICADOR (RESULTADO/ACCIÓN)	PROGRAMADO - EJECUTADO									
	2021	EJEC 2021	2022	EJEC 2022	2023	EJEC 2023	2024	EJEC 2024	2025	EJEC 2025
100% de Ejecución de actividades programadas	100%		100%	91,00%	100%		100%	89%	100%	

El análisis de los indicadores del PEI 2021–2025 evidencia que se tuvieron resultados con incumplimientos significativos y marcan debilidades estructurales en la gestión:

- Kilómetros construidos y/o rehabilitados: se evidencia que el cumplimiento no fue uniforme. En 2024, se programaron 256 km y solo se ejecutaron 135,6 km, mostrando una caída drástica en la capacidad de ejecución. Esto refleja una gestión irregular, dependiente de emergencias más que de planificación sostenida.
- Kilómetros construidos en puentes: este indicador es el más crítico. Se programaron 24,20 km en el periodo, pero solo se ejecutaron 2,47 km, lo que representa menos del 11% de cumplimiento. La falta de avance en puentes y accesos afecta directamente la conectividad y seguridad vial, evidenciando una brecha estructural en la inversión estratégica.
- Kilómetros conservados: aunque se superó la meta global (13.136 km ejecutados frente a 12.900 km programados), el desempeño anual muestra inconsistencias. En 2024, por ejemplo, se programaron 12.692 km y se ejecutaron 12.494 km, lo que refleja dificultades para sostener la conservación en niveles óptimos.
- Ejecución de actividades programadas: este indicador revela una debilidad transversal. Si bien la meta era el 100% anual, el promedio ejecutado fue solo del 86%, con años como 2021 (80,5%) y 2023 (83%) mostrando incumplimientos notorios. Esto evidencia limitaciones administrativas y de gestión institucional que afectan la integralidad de los programas.

## 2. RESULTADOS PLAN OPERATIVO ANUAL 2025

Acorde a las metas programadas en el POA 2025 a continuación se presenta los resultados obtenidos en la gestión:

CÓDIGO ACP	ACCIÓN DE CORTO PLAZO GESTIÓN 2025	RESULTADO ESPERADO GESTIÓN 2025	RESULTADOS OBTENIDOS 2025
1	Gestionar la construcción de carreteras en la RVF	248,60 kilómetros construidos de carreteras, túneles y otros	Se construyeron 69,00 Kilómetros de carreteras, túneles y otros
2	Gestionar la rehabilitación de carreteras en la RVF	7,01 kilómetros rehabilitados de carreteras, túneles y otros	Se rehabilitaron 5,90 KM de carreteras, túneles y otros
3	Gestionar la construcción de puentes y accesos en la RVF	2,79 kilómetros construidos de puentes y accesos	No se registró construcción de kilómetros de puentes y accesos durante la gestión 2025
4	Gestionar obras de conservación vial de las carreteras en la RVF para	13.557,18 kilómetros conservados de	Se conservaron 13.136,33 KM de carreteras, puentes, túneles y otros



- Finalmente, en el indicador de fortalecimiento institucional con enfoque digital, inclusivo y resiliente (DIR), se esperaba el 100% de acciones ejecutadas, pero se alcanzó 0%, mostrando un incumplimiento absoluto en un eje clave para la modernización y resiliencia institucional.

### 3. EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA

La Ley N° 1613 de 1 de enero de 2025, que aprueba el Presupuesto General del Estado (PGE) del sector público para la gestión fiscal 2025, establece el presupuesto inicial asignado a la Administradora Boliviana de Carreteras. El monto aprobado fue de Bs 4.670.855.503 (cuatro mil seiscientos setenta millones ochocientos cincuenta y cinco mil quinientos tres 00/100 bolivianos). Posteriormente, al 31 de diciembre de 2025, dicho presupuesto sufrió modificaciones, alcanzando un presupuesto vigente de Bs 4.980.862.960,80 (cuatro mil novecientos ochenta millones ochocientos sesenta y dos mil novecientos sesenta 80/100 bolivianos).

La ejecución devengada al cierre de la gestión ascendió a Bs 2.199.109.467,61 (dos mil ciento noventa y nueve millones ciento nueve mil cuatrocientos sesenta y siete 61/100 bolivianos), lo que representa apenas un 44% de ejecución respecto al presupuesto vigente. Este nivel de ejecución refleja profundas limitaciones en la capacidad operativa y administrativa de la gestión saliente, evidenciando una marcada ineficiencia técnica, institucional y presupuestaria.

Esta situación se ilustra claramente en los cuadros adjuntos:

- Gasto Corriente:** Se observa una ejecución promedio del 87% respecto al presupuesto vigente, destacando el programa de *Microempresas Provia* con un 99% de ejecución, mientras que *Gestión Institucional* apenas alcanza el 70%. La *Deuda Pública*, incorporada tardíamente, muestra una ejecución del 100% sobre el presupuesto vigente.
- Gasto de Inversión:** La situación es más crítica. De un presupuesto vigente de Bs 4.529.427.518, solo se ejecutaron Bs 1.804.949.774, lo que representa un 40% de ejecución. Programas clave como *Construcción de la RVF* y *Preinversión* muestran ejecuciones del 38% y 20%, respectivamente. La *Rehabilitación de la RVF* presenta una anomalía con ejecución del 611% sobre el presupuesto inicial, reflejando una modificación presupuestaria significativa.

Este bajísimo porcentaje de ejecución en inversión, en contraste con el gasto corriente, evidencia una gestión paralizada, sin capacidad de ejecución efectiva, y con una estructura institucional debilitada. La transición de Gobierno se da en este contexto de Estado Tranca, donde la nueva administración enfrenta el reto de reconstruir capacidades, recuperar la institucionalidad y reorientar la planificación bajo el nuevo PDES 2026–2030, conforme al marco del SPIE y la Ley N° 777.

### GASTO CORRIENTE

Programas	Presupuesto Inicial	Presupuesto Vigente	Ejecutado	Saldo	% de Ejecución Ppto Inicial	% de Ejecución Ppto Vigente
0 Gestión Institucional	146.358.039	138.266.184	97.476.048	40.790.136	67	70
141 Microempresas Provia	134.000.000	121.944.054	120.239.024	1.705.030	90	99
96 Transferencias a GADs	178.502.594	178.502.594	163.741.206	14.761.388	92	92
99 Deuda Publica	0	12.722.610	12.703.416	19.195	0	100
<b>Total general</b>	<b>458.860.633</b>	<b>451.435.443</b>	<b>394.159.694</b>	<b>57.275.749</b>	<b>86</b>	<b>87</b>

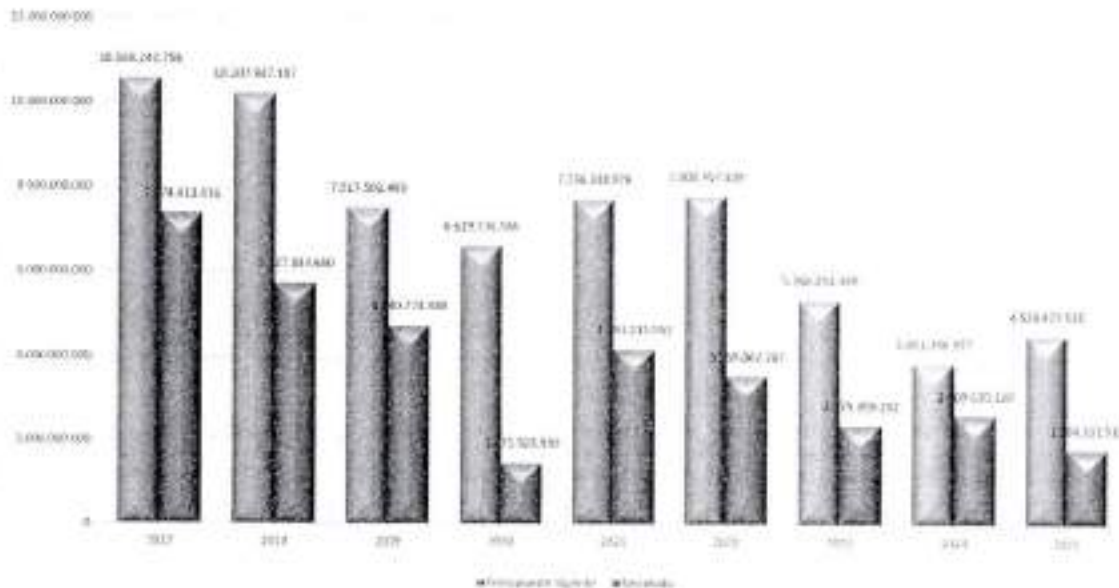
Fuente: GNAF

### GASTO DE INVERSIÓN

Programas	Nº de Proyectos	Presupuesto Inicial	Presupuesto Vigente	Ejecutado	Saldo	% de Ejecución Ppto Inicial	% de Ejecución Ppto Vigente
110 Construcción de la RVF	49	3.849.731.056	3.864.654.839	1.450.074.394	2.414.580.445	38	38
120 Rehabilitación de la RVF	8	9.544.795	181.358.524	58.285.357	123.072.957	611	32
130 Preinversión de la RVF	17	30.765.200	37.675.959	7.673.983	30.001.976	25	20
140 Conservación de la RVF	88	321.953.819	136.813.278	264.391.295	72.421.983	82	78
150 Implementación de Preg. y Proy	1	0	1.179.305	0	1.179.305	0	0
900 Gestión de Riesgos	9	0	107.745.612	24.524.545	83.221.067	0	23
<b>Total general</b>	<b>172</b>	<b>4.211.994.870</b>	<b>4.529.427.516</b>	<b>1.804.949.774</b>	<b>2.724.477.744</b>	<b>43</b>	<b>40</b>

Fuente: GNAF

### PRESUPUESTO DE INVERSIÓN EN BS. POR GESTIÓN 2017 - 2025



En el gráfico de Presupuesto de Inversión por Gestión 2017-2025 se evidencia con claridad la reducción histórica del presupuesto inscrito en los últimos años, particularmente entre las gestiones 2023 y 2025, en comparación con el periodo 2017-

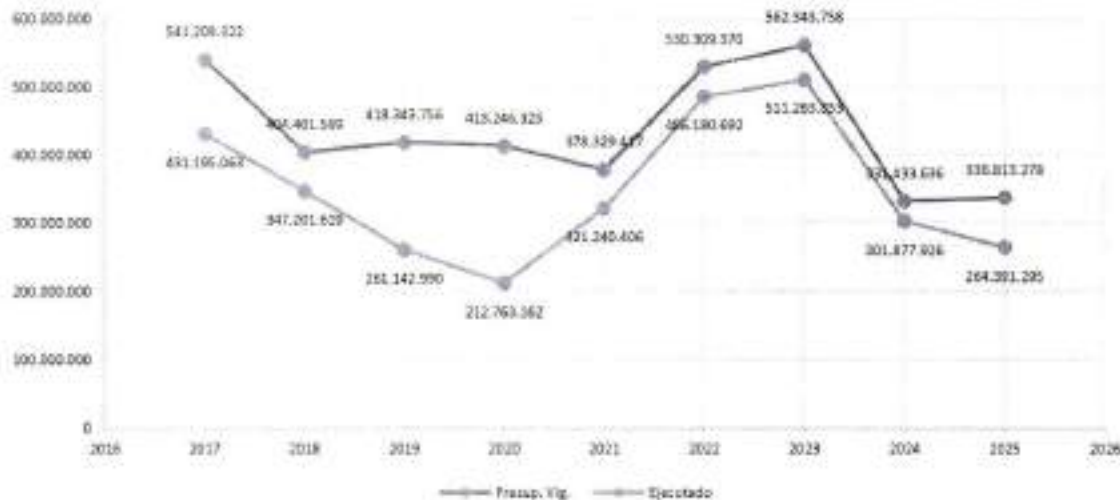
2021. Mientras en 2017 el presupuesto vigente superaba los Bs 10.568 millones y la ejecución alcanzaba Bs 7.374 millones (70%), hacia 2025 el presupuesto vigente se redujo a Bs 4.529 millones y la ejecución apenas llegó a Bs 1.804 millones (40%).

Este comportamiento refleja una doble problemática: por un lado, cada vez menos recursos asignados a inversión pública, y por otro, una ejecución cada vez más baja, incluso en relación con presupuestos reducidos. La tendencia muestra que, pese a contar con menos plata, la institución no logra ejecutar de manera eficiente los recursos disponibles, lo que demuestra una creciente ineficiencia estructural de la ABC.

El contraste es evidente: en el periodo 2017-2019 la ejecución superaba consistentemente el 60% del presupuesto vigente, mientras que a partir de 2020 se desploma, llegando a niveles críticos como el 22% en 2020 y apenas 40% en 2025. Esta caída sostenida en la capacidad de ejecución es muestra clara de una gestión paralizada, con debilidad institucional y falta de planificación estratégica.

En conclusión, el gráfico no solo refleja una reducción histórica de ingresos por inversión, sino también una incapacidad creciente de ejecución, que consolida el diagnóstico de un Estado Tranca heredado por la nueva administración, obligada ahora a reconstruir institucionalidad, recuperar eficiencia y reorientar la planificación bajo el marco del nuevo PDES 2026-2030.

### PRESUPUESTO HISTORICO EN Bs. DE CONSERVACIÓN 2017-2025



El análisis del gráfico de Presupuesto Vigente vs. Ejecución entre 2017 y 2025 muestra una tendencia clara de reducción progresiva de los techos presupuestarios, directamente vinculada a los bajos niveles de ejecución registrados en varios periodos.

Uno de los grandes problemas de presupuesto identificado se encuentra en el programa de Conservación Vial enfrenta un riesgo crítico debido a la reducción del financiamiento proveniente del IEHD y al estancamiento de los ingresos por peajes de Vías Bolivia. Esta





### a. Capacitaciones Internas del Personal 2025

Presupuesto Asignado para Capacitación del Personal 2025	Total, de Capacitaciones Ejecutadas Gestión 2025	Total, De Personas Beneficiadas con las Capacitaciones	Temas De Capacitación
	13	150	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proyectos Vial con HDM-4</li> <li>2. Liberación de Derecho de Vía</li> <li>3. Gestión Ambiental en Carreteras</li> <li>4. ISO 45000 gestión de la seguridad y salud en el trabajo.</li> <li>5. Idioma</li> <li>6. Cursos desarrollados por la ABC               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prevención de actos de corrupción y promoción de la ética pública</li> <li>- Principios de transparencia en la contratación pública</li> <li>- Principios básicos del SGC e ISO 9001</li> <li>- Sistema de administración de bienes y servicios</li> <li>- Procedimiento de contratación menor según normativa</li> <li>- modificaciones DBC obras en modalidad ANPE y Licitación Pública</li> <li>- Técnicas de Archivo y Gestión Documental</li> <li>- Fundamentos de la Archivística y Gestión Documental</li> </ul> </li> </ol>

Fuente: GNAF - RRHH

De acuerdo con el POA 2025, la URH contó con Bs.6.000 (Seis mil 00/100 bolivianos) de presupuesto para la ejecución del programa de capacitaciones, monto que era insuficiente para ejecutar el programa de capacitaciones.

### 5. PROGRAMA ANUAL DE CONTRATACIONES

El Programa Anual de Contrataciones de la gestión 2025 se presenta a continuación:

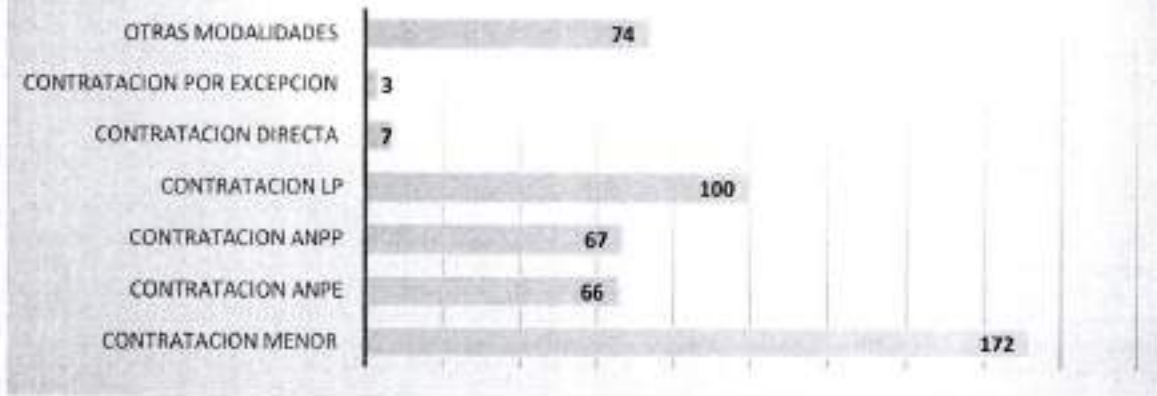
Presupuesto programado para contrataciones (PAC) 2025 (Exp. Bs)	
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN	EJECUTADO
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN MENOR	6.521.349,33
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN APOYO NACIONAL A LA PRODUCCION Y EMPLEO ANPE	32.731.228,95
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN POR LICITACIÓN PUBLICA	5.260.689.313,94
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN POR EXCEPCIÓN	6.500.400,00
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN POR DESASTRES Y/O EMERGENCIAS	106.524.249,47
MODALIDAD CONTRATACIÓN DIRECTA DE BIENES Y SERVICIOS	717.308,00
OTRAS CONTRATACIONES	169.055.413,55
<b>TOTAL</b>	<b>5.582.739.263,24</b>

Fuente: GNAF - Contrataciones





PROCESOS DE CONTRATACION PROGRAMADOS (PAC 2025)  
ABC



Fuente: GNAF - Contrataciones

El PAC 2025 evidencia que, la estructura de contratación muestra desequilibrios y debilidades: una concentración excesiva en licitación pública sin resultados proporcionales, baja articulación con el sector productivo nacional, uso elevado de categorías poco claras y una gestión marcada por la reacción a emergencias. Estos elementos reflejan la necesidad de diversificar las modalidades de contratación y mejorar la transparencia para garantizar que los recursos públicos se traduzcan efectivamente en infraestructura vial de calidad.

a. Distribución del presupuesto por modalidad de contratación ejecutados en la gestión 2025

PROCESOS DE CONTRATACION PROGRAMADOS (PAC 2025)  
ABC

Modalidad de contratación	Principal Organismo Financiador	Cantidad de Procesos	Monto en Bs. (PR)
Contratación Menor	Tesoro General de la Nación	172	6.521.349,33
	Otros Recursos Específicos		
	Cooperación Andina de Fomento		
	Banco Interamericano de Desarrollo		
	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento		
	Agencia Internacional de Fomento - BM		
	SUBTOTAL		
Contratación ANPE	Tesoro General de la Nación	133	32.731.228,95
	Otros Recursos Específicos		
	Cooperación Andina de Fomento		
	Agencia Internacional de Fomento - BM		
SUBTOTAL	133		
Contratación LP	Tesoro General de la Nación	100	5.260.689.313,94
	Tesoro General de la Nación - Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados		
	Otros Recursos Específicos		
	Cooperación Andina de Fomento		
	Agencia Internacional de Fomento - BM		
	Recursos de Contravalor		
SUBTOTAL	100		
Contratación Directa	Otros Recursos Específicos	7	717.308,00
	SUBTOTAL	7	
Contratación por Excepción	Tesoro General de la Nación	3	6.500.400,00
	Otros Recursos Específicos		
SUBTOTAL	3		



PROCESOS DE CONTRATACIÓN PROGRAMADOS (PAC 2025)  
ABC

Modalidad de contratación	Principal Organismo Financiador	Cantidad de Procesos	Monto en Bs. (PR)
Otras Modalidades	Agencia Internacional de Fomento - BM	74	275.579.663,02
	Banco Interamericano de Desarrollo		
	Fondo Financiero para el Desarrollo del Acrea del Rata		
	SUBTOTAL	74	

Fuente: GNAF - Contrataciones

El análisis del PAC 2025 de la ABC muestra varios puntos críticos que reflejan debilidades en los procesos de contratación:

- **Contratación Menor:** se programaron 172 procesos por un monto de apenas Bs 6,5 millones, lo que evidencia una fragmentación excesiva de recursos en contrataciones de bajo impacto, generando burocracia y poca eficiencia.
- **Contratación ANPE:** con 133 procesos y un monto de Bs 32,7 millones, su participación es mínima frente al total, lo que refleja una débil articulación con el sector productivo nacional y una oportunidad perdida para fomentar empleo e industria local.
- **Licitación Pública:** concentra el mayor monto (Bs 5.260 millones) en solo 100 procesos, lo que muestra una alta dependencia de esta modalidad. Sin embargo, los bajos niveles de ejecución presupuestaria (menos del 50% del presupuesto vigente) demuestran que estos procesos no se tradujeron en resultados efectivos.
- **Contratación Directa y por Excepción:** aunque los montos son menores (Bs 717 mil y Bs 6,5 millones respectivamente), su uso abre espacios de discrecionalidad y riesgos de transparencia, especialmente cuando se acumulan varios procesos sin suficiente control.
- **Otras Modalidades:** con 74 procesos y un monto de Bs 275,5 millones, esta categoría representa una proporción significativa, pero su clasificación genérica dificulta la trazabilidad y el control, generando dudas sobre la eficiencia y transparencia de la gestión.

A pesar de las contrataciones efectuadas bajo distintas modalidades (licitación pública, ANPE, emergencias, excepciones, entre otras), la ejecución presupuestaria de la ABC no alcanzó ni el 50% del presupuesto vigente, situándose en torno al 44%. Este bajo nivel de ejecución evidencia serias limitaciones en la capacidad operativa y administrativa de la institución, ya que los recursos disponibles no se transformaron en resultados tangibles para la Red Vial Fundamental.

## 6. INFORMACIÓN SOBRE SERVICIOS Y BENEFICIARIOS BRINDADOS EN LA GESTIÓN 2025

El Laboratorio Central de la Administradora Boliviana de Carreteras, dependiente de la Gerencia Nacional Técnica es una unidad técnica que tiene la misión de: "Asegurar y controlar la calidad de servicio a los clientes internos y externos, mediante el seguimiento y apoyo técnico en las etapas de ejecución y mantenimiento de carreteras, para proporcionar, información fidedigna, oportuna y confiable, garantizando la calidad en los resultados que se obtienen de la ejecución de ensayos en las áreas de Geotecnia, Asfaltos,



Hormigones, Auscultaciones, Química y/o evaluaciones técnicas funcionales que se realizan a las carreteras de la Red Vial Fundamental”.

En la gestión 2025 se realizaron 70 alcances de trabajo entre servicios internos y externos, de los cuales se aceptaron un total de 46 servicios que se han ejecutado en su totalidad.

El resumen financiero de los servicios realizados es el siguiente:

Tipo de Servicio	Cantidad	Monto (Bs)	Beneficiarios
Externo	24	304,177.21	24 clientes externos atendidos
Interno	22	1,387,767.56	Las 9 regionales y la Gerencia Nacional Técnica de la ABC
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>1,691,944.77</b>	

Fuente: GNT - Laboratorio

A pesar de contar con estas evaluaciones en áreas clave como asfaltos, geotecnia, hormigones, auscultaciones y química, y de realizar inspecciones y pruebas funcionales, las carreteras de la Red Vial Fundamental no se entregan con la calidad esperada.

## 7. PROYECTOS DE LA ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS

La "Administradora Boliviana de Carreteras", en el marco de sus competencias institucionales relacionadas con la planificación, gestión y administración de la Red Vial Fundamental del país, ejecuta proyectos de infraestructura en este contexto, la ejecución de proyectos durante la gestión 2025 se estructura en cinco principales actividades programáticas, a través de las cuales se canaliza la inversión pública destinada al desarrollo de la infraestructura vial. Estas actividades comprenden la construcción de carreteras, la rehabilitación y mejoramiento de tramos viales, la conservación de la Red Vial Fundamental, la atención de tramos críticos y la elaboración de estudios y proyectos.

### 7.1. Construcción

Para la gestión 2025, se contó con el siguiente estado de situación de los 24 proyectos entre ejecución, licitación y concluidos:

ESTADO INICIAL GESTIÓN 2025		TOTAL
EJECUCIÓN	PROYECTOS EN EJECUCIÓN	18
LICITACIÓN	PROYECTOS EN LICITACIÓN	2
CONCLUIDOS	PROYECTOS CONCLUIDOS	4
<b>TOTAL</b>		<b>24</b>

Fuente: GNT-SCT

En conjunto, la ejecución de proyectos en 2025 reflejó una gestión institucional débil y fragmentada, con múltiples obras paralizadas, inconclusas o en conflicto legal, lo que afectó la credibilidad de la ABC frente a financiadores y comunidades beneficiarias.

Los problemas identificados en los proyectos de construcción ejecutados la gestión 2025 se detallan a continuación:





Proyecto	Estado	Problemas principales
La Joya – Chuquichambi, Huayllamarca – Totora y Puentes Vehiculares La Joya y Crucero	Contrato firmado recién el 30/06/2025	Dos licitaciones desiertas por incertidumbre económica; demora en garantías financieras.
San José – San Ignacio	En ejecución	Gestión deficiente del contrato; plazos sobrepasados; reducción de alcance; riesgo de incumplir indicadores del BM.
Santiago de Machaca – Hito IV	Reinicio en 2024	Contrato resuelto en 2021; arbitraje internacional; múltiples ampliaciones de plazo; riesgo de incumplimiento del financiamiento.
Yucumo – Rurrenabaque	Sin cierre	Contratista rechaza liquidación final; amenaza con demanda arbitral contra la ABC.
Puente Rurrenabaque – San Buenaventura	Sin cierre desde 2021	Inobservancia normativa en la recepción; contrato bloqueado.
Puerto Rico – El Sena	En ejecución	De 10 km faltan 1,5 km; en 2025 no se avanzó nada; empresa EBC con problemas de liquidez; sin plan de trabajo.
Yucumo – San Borja	Concluido	Planilla de liquidación final pendiente en Regional Beni; riesgo de problemas legales.
Sucre – Yamparaez	Concluido con recepción provisional	Irregularidades en pavimento (IRI fuera de especificación); trabajos de fresado y nueva medición en evaluación; posible aplicación de multas.

La gestión 2025 estuvo marcada por:

- Retrasos en licitaciones y firmas de contrato, principalmente por falta de garantías financieras y un entorno económico incierto.
- Proyectos inconclusos o con cierres administrativos pendientes, generando pasivos legales y financieros que comprometen la estabilidad institucional.
- Conflictos contractuales y arbitrajes internacionales, que paralizaron obras estratégicas y expusieron a la ABC a riesgos de incumplimiento con organismos financiadores.
- Deficiencias técnicas en obras concluidas, como irregularidades en pavimento y especificaciones incumplidas, con riesgo de sanciones a contratistas.
- Falta de liquidez de empresas adjudicatarias, que impidió avanzar en tramos críticos y dejó proyectos estancados.





## 7.2. Estudios

El Área de Estudios y Proyectos es responsable de la revisión, actualización, aprobación y apoyo de Estudios de Diseño Técnico de Preinversión de proyectos de la Red Vial Fundamental con la finalidad de contar con Estudios a Diseño Final los cuales luego de su priorización sectorial pasan a la fase de gestión de financiamiento.

Durante la Gestión 2024 y 2025 se suscribieron convenios de préstamo para financiar Estudios de diseño Técnico de Preinversión en diferentes departamentos y tramos de la Red Vial Fundamental. Se presentaron problemas de ejecución físico-financiera en los convenios CIF suscritos entre el VIPFE y la ABC para el PROMULPRE II financiado por la CAF, debido a que se implementó la modalidad de Supervisión Externa para lo cual se debió contratar Empresas Consultoras para la realización de estos servicios.

En el siguiente cuadro se presenta el estado de los Estudios de Diseño Técnico de Preinversión.

ESTUDIOS DE DISEÑO TÉCNICO DE PREINVERSIÓN	Nº
EN EJECUCIÓN	12
EN SUSPENSIÓN (PARALIZADOS)	2
EN PROCESO DE LICITACIÓN	1
CON RESCISIÓN DE CONTRATO	1
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>

Fuente: GNT-Estudios

### a. Estudios Financiados por TGN

PROYECTO	ESTUDIO DE DISEÑO TÉCNICO DE PREINVERSIÓN CONSTRUCCIÓN PUENTE VEHICULAR TIQUINA (ESTUDIO DE ACTUALIZACIÓN)
LONGITUD	1,6 KM
MONTO CONTRATADO	Bs 8.497.995,00
FINANCIAMIENTO	TESORO GENERAL DE LA NACION (TGN)
Nº DE CONTRATO	ABC No. 186/25 GNT-CON-TGN
EMPRESA CONSULTORA	ASOCIACION ACCIDENTAL SAN PEDRO
FECHA ORDEN DE PROCEDER	02 de junio 2025
PLAZO DE EJECUCION	390 días calendario
ESTADO ACTUAL AL 31/12/2025	Avance físico = 20,0%, Avance financiero = 20,0 %. Debido a compromisos asumidos e incumplidos por el anterior Ministro Edgar Montaño, existe oposición en el sector de San Pablo y San Pedro para permitir la continuidad del Estudio, razón que se encuentra en "suspensión" (Paralizado)

### b. Estudios Financiados por el Banco Mundial

PROYECTO	EDTP. "CONSTRUCCIÓN PUENTE Y OBRAS COMPLEMENTARIAS: CHIMORÉ - VIRGARZAMA" y "CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUANAY"
LONGITUD	0.818 KM
MONTO CONTRATADO	Bs 5.255.870,74





ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	Avance Físico 100% Avance Financiero 68%. Debido a que el Financiador indicó que debía revisar el Estudio, emitió comentarios y observaciones a destiempo Por este motivo el Estudio contractualmente no pudo cerrarse en la Gestión 2025.
-----------------------------	--

PROYECTO	ESTUDIO DE DISEÑO TÉCNICO DE PREINVERSIÓN "CONSTRUCCIÓN CARRETERA MOLINO - SAN MIGUEL - CIRCUNVALACIÓN MONTEAGUDO"
LONGITUD	14.95 KM
MONTO CONTRATADO	Bs 3.997.327,85
ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	Avance físico: 100.00% Avance financiero: 83.50%.  Debido a que el Financiador indicó que debía revisar el Estudio, emitió comentarios y observaciones a destiempo Por este motivo el Estudio contractualmente no pudo cerrarse en la Gestión 2025.

### c. Estudios Financiados por PROMULPRE II CAF-11999

Respecto a estos EDTPS, resaltar que la ABC es el ente subejecutor y el VIPFE figura como entidad ejecutora, y de acuerdo a convenio interinstitucional se contrató Supervisión Externa para el control a las empresas consultoras agrupado en paquetes.

ESTUDIO DE DISEÑO TÉCNICO DE PREINVERSIÓN	CONSTRUCCIÓN CARRETERA DOBLE VÍA SUCRE - POTOSI
LONGITUD	150 KM
MONTO CONTRATADO	Bs 12.960.306,76
ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	Se realizó el desembolso de anticipo en el mes de julio de 2024. La Supervisión Externa emitió la Orden de proceder en fecha 14/07/25. Por demoras en la contratación de Supervisión Externa se atrasó en dar la orden de proceder a la Consultora, por lo cual incidió en la ejecución presupuestaria.

ESTUDIO DE DISEÑO TÉCNICO DE PREINVERSIÓN	CONSTRUCCION AVENIDA PERIFERICA DE LA CIUDAD DE EL ALTO TRAMOS I,II,III
LONGITUD	15 KM
MONTO CONTRATADO	Bs 6.437.436,74
ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	Se realizó el desembolso de anticipo en el mes de agosto de 2024. Debido a que no se contaba con Supervisión Externa se paralizó el Estudio. Una vez contratada, la Supervisión externa, levanto la suspensión fecha 21/07/2025, motivo por el cual hubo una baja ejecución presupuestaria en la gestión.







ESTUDIO DE DISEÑO TÉCNICO DE PREINVERSIÓN	CONSTRUCCIÓN TUNEL TAMBILLO BAJO
LONGITUD	0,21 KM
MONTO CONTRATADO	Bs 2.175.167,31
ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	Se firmó el contrato el 12/02/2025 Se envió la planilla de anticipo al VIPFE 29/04/2025 Debido al retraso en la contratación de la supervisión Externa, no hubo ejecución financiera del Estudio y supervisión.

PROYECTO	SUPERVISIÓN PAQUETE 2
SUPERVISION 2 EDTPs	CONSTRUCCION DOBLE VIA EL SILLAR TRAMO COLOMI – PUENTE SAN JACINTO Y TRAMO CAMPO VIA – VILLA TUNARI
MONTO CONTRATADO	2.252.444,60
ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	Fecha de adjudicación 01/07/2025, firma de contrato 8/08/2025. Solicitud de anticipo 12/09/2025.

ESTUDIO DE DISEÑO TÉCNICO DE PREINVERSIÓN	COMPLEMENTACION Y ACTUALIZACION CONSTRUCCIÓN DOBLE VIA BOMBEO – COLOMI
LONGITUD	117,03 km
MONTO CONTRATADO	Bs 13.147.640,32
ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	Se realizó el desembolso del anticipo el 20/12/2024, El informe del Sub Producto 1, fue aprobado por la Supervisión. Demora por la Supervisión en definir la alternativa técnica y conflictos sociales, por lo cual se paralizó el Estudio y no hubo ejecución financiera.

ESTUDIO DE DISEÑO TÉCNICO DE PREINVERSIÓN	CONSTRUCCION CARRETERA DIAGONAL DEL VALLE CENTRAL TARIJA (EL RANCHO – EL PORTILLO)
LONGITUD	19,75 km
MONTO CONTRATADO	Bs 4.218.420,10
ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	Se pagó el anticipo el 18/09/2024, El informe inicial fue presentado el 12/06/2025 el cual fue aprobado.  Debido a conflictos sociales en la no aceptación de la variante al inicio y final del trazo, se paralizó el Estudio, lo que ocasiono la no ejecución presupuestaria.

ESTUDIO DE DISEÑO TÉCNICO DE PREINVERSIÓN	CONSTRUCCION DE LA DOBLE VIA CIRCUNVALACION CUATRO CAÑADAS
LONGITUD	6,2 km
MONTO CONTRATADO	Bs 1.585.704,94
ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	Se pagó el anticipo el 30/12/2024, El informe inicial fue presentado y aprobado. Debido a incumplimiento por la Consultora, se procedió con la intención de resolución de contrato, lo que ocasiono no haya ejecución presupuestaria.





PROYECTO	SUPERVISIÓN PAQUETE 3
SUPERVISION 3 EDTPs	CONSTRUCCION DOBLE VIA BOMBEO – COLOMI
MONTO CONTRATADO	2.783.662,00
ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	Firma de contrato 15/04/2025. La Supervisión emitió orden de proceder a los 3 EDTPs. Actualmente se encuentra en revisión y seguimiento de subproductos. Depende del avance de las consultoras, por lo que existió retraso en la ejecución financiera.

ESTUDIO DE DISEÑO TÉCNICO DE PREINVERSIÓN	CONSTRUCCION PUENTES: "INTEGRACION ALTO BENI-PALOS BLANCOS" E "INTEGRACION REMOLINOS-PUERTO CARMEN"
LONGITUD	1.96 KM
MONTO CONTRATADO	Bs. 3.476.589,29 (Tres Millones Cuatrocientos Setenta y Seis Mil Quinientos Ochenta y Nueve 29/100 bolivianos)
ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	Avance financiero: Se tiene un avance del 20% correspondiente al pago del primer certificado (anticipo) realizado en la gestión 2024. Recién en diciembre 2025 se contrató empresa de supervisión externa la misma que en fecha 24/12/2025 recibió la orden de proceder, lo cual influyó en no ejecución financiera.

ESTUDIO DE DISEÑO TÉCNICO DE PREINVERSIÓN	CONSTRUCCION CARRETERA GUAYARAMERIN – PUENTE BINACIONAL
LONGITUD	18.3 KM
MONTO CONTRATADO	Bs. 2.831.747,84 (precio referencial)
ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	El 11/09/2025 CAF emitió la conformidad al DBC y Términos de referencia. El 11/09/2025 se dio inicio al proceso de contratación del EDTGP. El 15/09/2025 se derivó a la GNAF y área de contrataciones para licitar en el SICOES. Nuevamente se derivó al VIPFE y CAF los TDR para no objeción así como el proceso de contratación, por lo cual aún no se licita el Estudio ni la Supervisión Externa. Falta de decisión de instancias respectivas. Sin ejecución presupuestaria.

ESTUDIO DE DISEÑO TÉCNICO DE PREINVERSIÓN	"CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SAGRADO CORAZON"
LONGITUD	8.32 KM
MONTO CONTRATADO	Bs. 2.913.073,00 (Dos Millones Novecientos Trece Mil setenta y tres 00/100 bolivianos)
ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	Avance financiero: Se tiene un avance del 20% correspondiente al pago del primer certificado (anticipo) otorgado el 2024. Recién en diciembre 2025 se contrató empresa de supervisión externa la misma que en fecha

4





	24/12/2025 recibió la orden de proceder, lo cual influyó en no ejecución financiera.
--	--

PROYECTO	SUPERVISIÓN PAQUETE 4
SUPERVISION 2 EDTPs	CONSTRUCCIÓN DE PUENTES "INTEGRACIÓN ALTO BENI - PALOS BLANCOS" E "INTEGRACIÓN REMOLINOS - PUERTO CARMEN", "CONSTRUCCION DEL PUENTE SAGRADO CORAZÓN"
MONTO CONTRATADO	Bs 928.188,96 (precio referencial)
ESTADO ACTUAL AL 30/09/2025	No se pagó el anticipo en vista que no se inscribió en el Presupuesto 2025

El análisis de los **Estudios de Diseño Técnico de Preinversión (EDTPs) financiados por distintas fuentes entre 2024 y 2025** evidencia un patrón claro de **incumplimiento en la ejecución**, derivado de problemas institucionales, sociales y administrativos:

- **Suspensiones por conflictos sociales y compromisos incumplidos:** casos como el **Puente Vehicular Tiquina** muestran cómo la oposición de sectores locales paralizó el avance, dejando apenas un **20% de ejecución física y financiera**.
- **Observaciones tardías de financiadores:** proyectos financiados por el **Banco Mundial** (Puente Chimoré-Ivirgarzama, Puente Guanay, Carretera Molino-San Miguel-Montegudo) alcanzaron el **100% físico**, pero no pudieron cerrarse contractualmente por comentarios emitidos fuera de plazo, lo que afectó la ejecución financiera.
- **Demoras en contratación de supervisión externa:** varios proyectos bajo **PROMULPRE II CAF** (Doble vía Sucre-Potosí, Av. Periférica El Alto, Variante Canaletas-Entre Ríos, Doble vía El Sillar, entre otros) quedaron paralizados o con baja ejecución porque la supervisión externa se contrató tarde, retrasando órdenes de proceder y certificaciones de pago.
- **Problemas administrativos y financieros:** en proyectos como **Hornillos-Impora-Las Carreras** y **Túnel Tambillo Bajo**, los retrasos en desembolsos del VIPFE y la falta de anticipo afectaron directamente la ejecución financiera, dejando avances físicos mínimos.
- **Incumplimientos de consultoras:** en la **Circunvalación Cuatro Cañadas**, el incumplimiento contractual llevó a la intención de resolución de contrato, sin ejecución financiera.
- **Paralización por conflictos sociales:** en la **Diagonal del Valle Central de Tarija**, la no aceptación de variantes de trazo por comunidades locales detuvo el estudio, impidiendo la ejecución presupuestaria.





- **Supervisión insuficiente y tardía:** varios paquetes de supervisión (1, 2, 3 y 4) se adjudicaron tarde o sin inscripción presupuestaria, lo que generó un efecto dominó en la ejecución de los estudios asociados.

### 7.3. Conservación y Rehabilitación Vial

La Subgerencia de Conservación Vial detalla a continuación, los resultados alcanzados en la gestión 2025, de acuerdo con los siguientes puntos.

#### Estado de Situación de los Tramos en Conservación Vial y/o Rehabilitación de la Red Vial Fundamental de Bolivia al 2025

El estado de situación de los Proyectos de Conservación Vial era crítico debido a la existencia de varios tramos sin mantenimiento ni conservación vial por los siguientes factores, entre otros:

- Falta de Contratista (Licitaciones Desiertas por Términos de Referencia mal elaborados, con altas e inadecuadas exigencias al Personal Clave y/o Maquinaria y Equipo y/o bajo Presupuesto) y/o Proyectos paralizados por la necesidad de readecuar diseños; es el caso de:

##### a. Departamento La Paz:

Nº	Proyecto	Obs.
1	Rehabilitación Viaducto Santa Bárbara (Prog. 99-105) (Tramo LP01)	4Ta. Convocatoria de la Licitación Llave en mano declarada desierta. Términos de Referencia mal formulados para el presupuesto asignado
2	Rehabilitación del Viaducto Sector Abra de las Brujas (Tramo LP06)	Paralizado por lluvias y revisión y ajuste del diseño
3	Tramo: Caranavi - Cruce Apolo (Sub Tramo Mapiri - Cruce Apolo) (Tramo LP07)	3ra. Convocatoria de la Licitación Pública Nacional declarada desierta por recursos insuficientes para la magnitud del requerimiento y por la ubicación del Proyecto.
4	Rehabilitación Charazani - Apolo (Tramos: 1, 2 y 3) (Tramo LP04)	Falta de recursos inscritos para pagar el avance de obra a los tres contratos de rehabilitación. Carretera en pésimas condiciones y sumada la época de lluvias, la misma es intransitable ocasionando la molestia social y del sector transporte por el desconfort y la inseguridad vial.
5	Rehabilitación Sub Tramo Guanay - Mapiri (Tramo LP07)	Sin recursos para el inicio de la licitación
6	Rehabilitación Autopista La Paz - El Alto (Sector Ciudadela Ferroviaria) (Tramo LP09)	Inadecuada intervención e inversión de recursos: Diagnóstico sobre el estado de situación, previa a la intervención, no ha previsto la ejecución de

4





Nº	Proyecto	Obs.
		actividades necesarias como las reparaciones de las luminarias, cambio de las alcantarillas del Autopista que datan de la década de los 70 y que en las gestiones 2024 - 2025 habrían provocado la rotura del pavimento y que a la fecha estarían provocando problemas en la Curva de Achachicala y en el sector Curva del Diablo.
7	Rehabilitación Senkata - Oruro (Cruce Huayhuasi) (Tramo LP09)	Para esta gestión no se inscribieron recursos en las partidas presupuestaria (POA 2026) en el entendido que el proyecto debería ser concluido el año 2025; Gerenciamiento Técnico - Administrativo deficiente.

- Obras paralizadas por Planillas de Avance de Obra adeudadas de varios meses consecutivos a los Contratistas; se cita de ejemplo Contratos de la RVF administrada por la Regional Beni.

**b. Departamento Beni:**

Nº	Tramo	OBS.
1	CONSER. TRAMO: SAN BORJA - SAN IGNACIO DE MOXOS (TRAMO BN02)	<b>Pendientes de Pago Contratista</b> Planilla N°1 (Anticipo) Planilla N°2 (Oct) Planilla N°3 (Nov) Planilla N°4 (Nov)
2	CONSER. TRAMO: YUCUMO - SAN IGNACIO - MONTE GRANDE DEL APERE (BN03)	<b>Pendientes De Pago Contratista</b> Planilla N°1 (Anticipo) Planilla N°2 (Julio) Planilla N°3 (Ago) Planilla N°4 (Sep) Planilla N°5 (Oct) Planilla N°6 (Nov)
3	CONSER. TRAMO: SAN IGNACIO - PUERTO VARADOR (BN03)	<b>Pendientes De Pago Contratista</b> Planilla N°5 (Jul) Planilla N°6 (Agos) Planilla N°7 (Sep) Planillas En Proceso: Planilla N°8 (Oct) A Planilla N°10 (Dic)
4	CONSER. TRAMO: SAN JAVIER - LA MORONA - PUERTO USTAREZ (SAN JAVIER - HONOLULU) (BN05)	<b>Pendientes De Pago Contratista</b> Planilla N°7 (Ago) Planilla N°8 (Sep) Planilla N°9 (Oct) Planilla N°10 (Nov) Planilla N°11 (Dic)





Nº	Tramo	OBS.
5	CONSER. TRAMO: SAN JAVIER - LA MOROÑA - PUERTO USTAREZ (SAN JAVIER - HONOLULU) (BN05)	<b>Pendientes De Pago Contratista</b> Planilla N°7 (Ago) Planilla N°8 (Sep) Planilla N°9 (Oct) Planilla N°10 (Nov) Planilla N°11 (Dic)
6	CONSER. TRAMO SAN JAVIER - LA MOROÑA - PUERTO USTAREZ (SUB TRAMO HONOLULO - LA MOROÑA - PUERTO USTAREZ) (BN05)	<b>Pendientes De Pago Contratista</b> Planilla N°7 (Ago) Planilla N°8 (Sep) Planilla N°9 (Oct) Planilla N°10 (Nov) Planilla N°11 (Dic)
7	CONSER. TRAMO: LA MOROÑA - GUAYARAMERIN (BN06)	<b>Pendientes De Pago Contratista</b> Planilla N°7 (Oct/25)
8	CONSER. TRAMO: QUIQUIBEY - YUCUMO - RURRENABAQUE (LP03R)	<b>Pendientes De Pago Contratista</b> Planilla N°7 (Ago) Planilla N°8 (Sep) Planilla N°9 (Oct) Planilla N°10 (Nov) Planilla N°11 (Dic)
9	REHABILITACION TRAMO: SAN JAVIER - HONOLULO (BN05)	<b>Pendientes de Pago Contratista Parcial</b> Planilla N°4 (Oct) <b>Total</b> Planilla N°5 (Nov) Planilla N°6 (Oct) Planilla N°7 (Dic)

- Asignación insuficiente de Recursos; es uno de los factores fundamentales que ha impedido que la RVF esté en óptimas condiciones de transitabilidad y ofrezca confort y seguridad a los usuarios y transportistas; es evidente la falta de una planificación ejecutiva y visionaria que tome en cuenta la incidencia de las carreteras en la producción, agricultura, ganadería que son sinónimo del desarrollo socioeconómico del país. Como ejemplo se puede citar los siguientes tramos carreteros:

#### Conservación Vial del Tramo: Pisiga-Ancaravi-Oruro (OR06)

Desde la gestión 2020 hasta la fecha, la asignación presupuestaria destinada para conservación Vial de este tramo ha sido limitada y no ha cubierto las necesidades mínimas de conservación rutinaria ni de señalización. Esta insuficiencia ha generado un déficit acumulado de recursos, impidiendo la ejecución de trabajos esenciales para mantener estándares de seguridad y servicio requeridos.

La baja inversión en años anteriores explica el estado actual de deterioro de la carretera y justifica/obliga la necesidad de incrementar el presupuesto en la presente gestión, priorizando la atención de bermas, señalización horizontal y vertical.



El tramo OR06 presenta un nivel de deterioro que compromete la seguridad vial y la funcionalidad de la infraestructura. En el diagnóstico recientemente realizado se identifican principalmente los siguientes problemas:

- **Bermas con tratamiento superficial simple**  
El asfalto se encuentra oxidado y con desprendimiento de agregado, reduciendo la capacidad de soporte para la losa de hormigón en todo el tramo y a ambos lados de la carretera desde Toledo hasta Pisiga, aumentando el deterioro de la estructura.
- **Deficiencia en señalización horizontal y vertical:**  
La pintura de la calzada está borrada, la señalización vertical es insuficiente y no existen tachas reflectivas, lo que disminuye la visibilidad y la seguridad en condiciones nocturnas o climáticas adversas.

Estos aspectos constituyen actividades primordiales de conservación que requieren atención inmediata; en las gestiones pasadas no se tomó en cuenta que la falta de intervención oportuna incrementaría los costos futuros y afectaría la transitabilidad de un tramo estratégico de la RVF para la conexión nacional e internacional.

#### **Conservación Vial del Tramo: Oruro – Caihuasi (OR02)**

En gestiones anteriores (gestiones 2018 – 2025), el presupuesto asignado para conservación vial en este tramo resultó insuficiente, lo que limitó la ejecución de trabajos de conservación vial; como consecuencia a la fecha, la carpeta asfáltica presenta deterioros acumulados, manifestados en baches, fisuras y desprendimientos superficiales, que comprometen la seguridad vial y reducen la vida útil de la infraestructura.

El Diagnóstico realizado sobre el Estado actual de la carretera muestra que con el objetivo de preservar la transitabilidad y garantizar condiciones óptimas de circulación vial, se considera imprescindible incrementar el presupuesto destinado para la conservación vial, priorizando al menos las siguientes actividades:

- Bacheo superficial y profundo, para restituir la capacidad estructural de la vía.
- Aplicación de sellos y tratamientos preventivos, que eviten la propagación de fisuras y prolonguen la durabilidad del pavimento.

#### **Conservación del Tramo Zudañez – Monteagudo (CH03)**

Necesita urgentemente la asignación de recursos para la Conservación Vial.

Entre otros, estos factores en determinadas rutas con más fuerza impiden ofrecer al sector transporte y a los usuarios una transitabilidad vial segura y confortable, generando la molestia social, reclamos del sector transporte y de las Autoridades del Sector.

En cuanto a la **REHABILITACIÓN DE LAS CARRETERAS**, resultado de las inspecciones técnicas realizadas a los Tramos de la RVF, se observó las pésimas condiciones de transitabilidad en muchos de ellos, debido principalmente a la falta de inversión en gestiones pasadas a la conservación y/o mantenimiento vial observándose además que



existen tramos donde el pavimentado de la carretera data del año 2000, como es el caso de:

Departamento	Tramo	OBS.
Chuquisaca	Sucre - Sunchu Tambo (CH01)	Pavimentado data del 2008, tiene ahuellamientos profundos
	Sub Tramo: Zudañez - Padilla (CH03)	Pavimentado data del 2015, necesita recarpeteo urgente
La Paz	Tiquina - Kasani (LP03)	Pavimentado data del 2004, tiene ahuellamientos profundos
Tarija	Carretera Villa Montes - Yacuiba (Tramo TJ01)	Obras de Mantenimiento Periódico en la RVF sin atender desde la conclusión del pavimentado en la gestión 2004, el Tramo se encuentra muy deteriorado y exige una rehabilitación inmediata
	Tramo: Tarija - La Mamora (Tramo TJ03)	Obras de Mantenimiento Periódico en la RVF sin atender desde la conclusión del pavimentado en la gestión 2000
Potosí	Rehabilitación Llallagua - Ravelo	Con bastante deterioro de la capa asfáltica (tratamiento superficial doble) debido a los constantes derrumbes (con caída de rocas), no cuenta con un buen sistema de drenaje, en la etapa de construcción los recursos eran insuficientes para concluir el sistema de drenaje y las obras de arte menor, que originaron que el caudal del agua sature la carpeta y afecte la capa de rodadura; el proyecto fue construido por tramos, desde el 2012 al 2014.

A esta situación se suma el factor climático que acompaña la época de lluvias, la escases de combustible, la falta de previsión para la gestión de recursos de inversión y el débil/ineficiente gerenciamiento técnico, administrativo y financiero de la Conservación Vial y Rehabilitación de los tramos carreteros de la RVF.

Estos factores pusieron en un escenario más crítico a las carreteras que conforman la RVF ya que los insuficientes recursos asignados en la gestión 2026 a cada Tramo de la RVF para su Conservación Vial debían inicialmente cubrir la deuda de Certificados impagos a los Contratistas y la Supervisión Vial; es decir que la Conservación Vial y Mantenimiento de la RVF fue recibida a fines del 2025 con Tramos descuidados, sin las adecuadas condiciones de transitabilidad por la falta de una correcta inversión y administración de los recursos públicos, con las obras paralizadas en los Tramos por las deudas a los Contratistas, con Tramos sin Contratista debido a licitaciones desiertas que en varios casos ni en la 4ta. Convocatoria se contaba con empresa adjudicada debido a Términos

50





de Referencia sin un análisis ni sustento técnico claro, sin un Presupuesto adecuadamente ajustado que permita atender eficientemente la Conservación Vial requerida durante la gestión.

### Programa ProviaI - Microempresas

Durante la gestión 2025 la **ejecución del Programa ProviaI** evidencia varias debilidades y problemas que afectaron directamente la conservación de la Red Vial Fundamental:

- **Presupuesto insuficiente:** el monto asignado de **Bs 134 millones** resultó claramente insuficiente frente a las necesidades reales de conservación, generando un **déficit de Bs 25,44 millones**. Esto impidió cubrir de manera adecuada los 78 tramos y los más de 14.700 km atendidos por microempresas.
- **Nuevos tramos aprobados sin financiamiento adicional:** durante 2025 se incorporaron tramos por Ley, que requerían **Bs 28,37 millones adicionales** y la conformación de 84 nuevas microempresas. Sin embargo, estos recursos no fueron garantizados, lo que dejó compromisos sin respaldo presupuestario.
- **Cobertura limitada:** aunque se mantuvo la atención de los tramos programados, la falta de recursos provocó que el mantenimiento rutinario no se ejecutara de manera continua durante todo el año, afectando la transitabilidad y seguridad de los usuarios.
- **Impacto en la sostenibilidad del programa:** la brecha financiera y la falta de previsión para nuevos tramos evidencian una gestión deficiente, que compromete la sostenibilidad del ProviaI y limita su capacidad de cumplir con el mandato del Decreto Supremo N° 29106 que no solo buscó mantener las carreteras en condiciones operativas, sino también crear un modelo de gestión participativa, donde las comunidades locales se convierten en protagonistas del mantenimiento vial. Sin embargo, la experiencia acumulada muestra que, pese a la buena intención normativa, la falta de liquidez de las microempresas y la debilidad institucional de la ABC han limitado la efectividad del programa, generando retrasos y baja calidad en algunos tramos.

### 7.4. Gestión Socio Ambiental

La gestión socio ambiental busca asegurar el cumplimiento de la legislación ambiental aplicable de la ABC, con el fin de reducir los impactos en el medio ambiente por efecto de la ejecución de proyectos viales, viabilizando ambiental y socialmente la ejecución de los mismos.





### Kilómetros Liberados

DEPARTAMENTO	PROYECTOS	KM LIBERADOS
BENI	San Borja - San Ignacio de Moxos	1,42
PANDO	Puerto Rico - Puerto Madre de Dios (El Sena)	34,34
COCHABAMBA	Doble Vía Puente Chimoré - Villa Tunari	0,3
	Epizana - Comarapa, Tramo I: Epizana - Puente Valle Hermoso	3,31
ORURO	Doble Vía Oruro - Cruce Vinto - Cruce Huanuni	2,2
	La Joya - Chuquichambi, Huayllamarca - Totora y Puentes vehiculares La Joya y Crucero	1,73
LA PAZ	Unduavi - Chulumani (Tramo 2 A)	0,22
	Unduavi - Chulumani (Tramo 2 B)	3,55
	Doble Vía Huarina - Tiquina	2,08
	Escoma - Paobamba	5,41
	Puente Mapiri	0,28
Botijlaca - Caquiaviri	9,23	
SANTA CRUZ	San José de Chiquitos - San Ignacio de Velasco	4,27
POTOSÍ	Uyuni - Hiti LX	120
<b>TOTAL KILÓMETROS LIBERADOS</b>		<b>187,6</b>

Durante la ejecución de proyectos se identificaron los siguientes problemas en la gestión socio ambiental (2024-2025):

**a. Preservación del Derecho de Vía liberado**

- No existe un procedimiento formal para resguardar el derecho de vía ya liberado.
- La ausencia de lineamientos desde la Gerencia Jurídica y su aplicación por las Gerencias Regionales provoca que áreas liberadas vuelvan a ser ocupadas o se generen nuevos conflictos.

**b. Casos específicos de proyectos**

- **Botijlaca - Charaña (Tramo I)**: retrasos por suspensión de supervisión, escasez de combustible y falta de gestión administrativa; avance insuficiente en LDDV (37,7%).
- **Puente Vehicular Estrecho de Tiquina**: oposición social fuerte de comunidades y sectores económicos (barqueros, lancheros), con bloqueo total del avance técnico.
- **Unduavi - Chulumani**: 32 expedientes excepcionales pendientes y nuevas afectaciones por topografía inestable, generando incertidumbre en plazos.
- **Doble Vía El Sillar**: beneficiarios indemnizados que se niegan a demoler infraestructuras, bloqueando la conclusión de la LDDV.

4



- **Oruro – Challapata:** retrasos en reposiciones institucionales (Aduana, Policía, Regimiento Militar, sede social), con déficit presupuestario para cumplir compromisos.
- **Tarata – Toro Toro – Karasí:** daños estructurales en plataforma, entrega definitiva pendiente y Tramo IV sin inicio; problemas ambientales y falta de respuesta del SERNAP.
- **Senkata – Apacheta (8 carriles):** subestimación crítica de costos de reposición de servicios (de Bs 2,2 millones a más de Bs 27 millones), avance lento y problemas laborales graves.
- **Santa Cruz – Trinidad – San Javier (Malla 1A):** incumplimiento de contratista con pasivos sociales (28 trabajadores y proveedores sin pago, cierre pendiente de área industrial).

### c. Presupuesto de contraparte insuficiente

- En varios proyectos, el pago de afectaciones por LDDV depende de las Gobernaciones.
- Estas no realizan los desembolsos oportunamente, lo que genera:
  - Retrasos en pagos a los afectados.
  - Imposibilidad de entregar frentes de obra a las empresas contratistas.
  - Amenazas de paralización y cobros por *Stand By*.
  - Conflictos sociales y bloqueos que dañan la imagen institucional de la ABC.
- El LDDV es un componente clave de la gestión de infraestructura vial en Bolivia. Sin embargo, la dependencia de las Gobernaciones para el pago de afectaciones ha generado un patrón de retrasos, conflictos y sobrecostos que reflejan la ineficiencia estructural de la ABC y del Estado en su conjunto. En el contexto de la transición de Gobierno y el inicio del PDES 2026–2030, resulta imprescindible reformar el mecanismo de liberación del derecho de vía, asegurando financiamiento oportuno y coordinación institucional para evitar que los proyectos sigan paralizados por problemas administrativos.

## 7.5. Sistema de Transporte ITS – Estaciones de Peaje y Pesaje

El estado de situación del Sistema Inteligente de Transporte (ITS) durante la gestión 2025 refleja una mala gestión institucional, marcada por retrasos, paralizaciones y falta de coordinación entre la ABC, Vías Bolivia y los contratistas.

- ITS – Fase I: El proyecto “Construcción y suministro de puestos de control de pesos y dimensiones, puestos de cobro de la tasa de peaje y centro de control, y estudio e implementación de un sistema de transporte inteligente de la Red Vial Fundamental” (Contrato ABC N° 808/17 SCV-OBR-BID) concluyó sus obras civiles



y equipamientos en estaciones de peaje (Vilaque, Patacamaya, Sica Sica, Caracollo) y estaciones de control de pesos (Taracollo, Caracollo, Ocotavi, Laguna Sajama), además de centros de datos, laboratorio de metrología y balanzas móviles. Sin embargo, pese a alcanzar un avance financiero del 99,83%, el proyecto quedó en etapa de "Notificación de Defectos", sin garantizar la plena operatividad ni el aprovechamiento de la inversión. Persisten problemas de interconectividad y coordinación con Vías Bolivia, lo que mantiene el sistema en una situación de inercia preocupante.

- ITS - Fase II: Corresponde a la construcción de la Estación de Peaje Ocotavi (4 carriles), bajo el Contrato ABC N° 565/25 GNT-OBR-BID, firmado en agosto de 2025 por Bs 15,1 millones. Al cierre de la gestión, el proyecto apenas alcanzó un avance físico menor al 10%, con un único certificado de pago por anticipo (20%). La falta de liquidez del contratista, problemas en la aprobación del Contrato Modificatorio N° 1 y la ausencia de coordinación técnica dejaron la obra prácticamente abandonada, con riesgo de incumplir los plazos de financiamiento del BID (abril de 2026).
- ITS - Fase III: Vinculado al Contrato de Préstamo N° 5677/OC-BO, con un componente específico de USD 7,25 millones para implementar nuevas estaciones de control de pesos y dimensiones en proyectos como Botijlaca-Caquiviari (Tramo I). Sin embargo, durante 2025 no se avanzó en procesos de licitación ni en ejecución física, debido a problemas sociales, falta de liberación de áreas y ausencia de coordinación institucional, lo que impidió cualquier inicio real de obras.

La gestión 2025 se caracterizó por:

- Paralización de obras y abandono de proyectos en fases clave.
- Avances físicos y financieros mínimos, pese a contar con contratos firmados y recursos desembolsados.
- Falta de coordinación contractual y técnica entre la ABC, Vías Bolivia y los contratistas.
- Problemas sociales y administrativos no resueltos, que bloquearon el inicio de nuevas fases.

En conclusión, el ITS en 2025 mostró una ejecución deficiente y una gestión institucional débil, que impidió consolidar los objetivos del sistema y dejó inversiones millonarias sin impacto real en la Red Vial Fundamental.





## 8. INFORMACIÓN SOBRE AUDITORIAS PROGRAMADAS Y EJECUTADAS EN LA GESTIÓN 2025

### 8.1. Cantidad de auditorías programadas y ejecutadas en la gestión 2025

Descripción	Programadas	No Programadas	Total
Cantidad de Auditorias de Cumplimiento	2	1	3
Cantidad de Auditorias de Confiabilidad	1		1
Cantidad Auditorias otras			
- Seguimiento	5		5
- Relevamiento de Información	1	34	35
- Informe Interno		2	2
- Notas Administrativas		7	7
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>44</b>	<b>53</b>

Fuente: UAI

## 9. GESTIÓN JURIDICA LEGAL DE LA ABC 2025

La Gerencia Nacional Jurídica de la presente Entidad de Derecho Público Autárquica, con base en lo estipulado en la Ley de Participación y Control Social; la Ley de Unidades de Transparencia y Lucha Contra la Corrupción, y el Decreto Supremo N° 0214, que versan sobre los procesos de rendición pública de cuentas de Entidades Públicas del Estado Boliviano, con la consigna de apoyo a la MAE, velando la efectiva emisión de estados financieros e informes de gestión transparentes, se tiene a bien detallar lo siguiente:

### a) En cuanto a Procesos Judiciales:

#### PROCESOS PENALES

PROCESOS PENALES CONCLUIDOS	0
PROCESOS PENALES EN CURSO	101
<b>TOTAL</b>	<b>101</b>

#### PROCESOS COACTIVOS FISCALES

PROCESOS COACTIVOS FISCALES CONCLUIDOS	0
PROCESOS COACTIVOS FISCALES EN CURSO	2
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>

#### PROCESOS ADMINISTRATIVOS

PROCESOS ADMINISTRATIVOS CONCLUIDOS	33
PROCESOS ADMINISTRATIVOS EN CURSO	5
<b>TOTAL</b>	<b>38</b>





#### PROCESOS CIVILES

PROCESOS CIVILES CONCLUIDOS	0
PROCESOS CIVILES EN CURSO	2
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>

#### PROCESOS CONTENCIOSOS

PROCESOS CONTENCIOSOS CONCLUIDOS	8
PROCESOS CONTENCIOSOS EN CURSO	39
<b>TOTAL</b>	<b>47</b>

#### TOTAL PROCESOS

PROCESOS CONCLUIDOS	41
PROCESOS EN CURSO	149
<b>TOTAL PROCESOS</b>	<b>190</b>

Fuente: GNJ

El cuadro muestra una situación alarmante: 190 procesos legales abiertos, de los cuales 149 siguen en curso y apenas 41 concluidos. Esta proporción refleja una gestión jurídica negligente, incapaz de cerrar procesos y de dar seguridad institucional a la entidad.

#### Observaciones principales:

- Procesos penales en curso (101): La cifra es desproporcionada y evidencia una acumulación de denuncias y litigios que no se resuelven. La ausencia de procesos concluidos demuestra falta de capacidad de defensa y seguimiento.
- Procesos coactivos fiscales (2 en curso, 0 concluidos): La falta de cierre genera riesgos financieros y compromete la estabilidad presupuestaria de la institución.
- Procesos administrativos (38 en total, 33 concluidos): Es el único ámbito con resultados relativamente aceptables, aunque aún persisten casos pendientes que deberían haberse resuelto con mayor celeridad.
- Procesos civiles (2 en curso, 0 concluidos): La falta de resolución en este tipo de procesos expone a la ABC a pasivos legales que pueden derivar en indemnizaciones.
- Procesos contenciosos (47 en total, 39 en curso): Este es uno de los rubros más críticos, pues involucra conflictos contractuales y arbitrajes que paralizan obras y afectan directamente la ejecución de proyectos estratégicos.

La deficiente gestión legal de la ABC se traduce en:

- Parálisis institucional: la mayoría de los procesos se mantienen abiertos, sin resultados efectivos.

4





- Riesgos financieros y contractuales: los litigios pendientes generan pasivos que afectan la ejecución presupuestaria y la credibilidad frente a organismos financiadores.
- Negligencia administrativa: la falta de cierre oportuno refleja ausencia de estrategia jurídica y de coordinación con las áreas técnicas.
- Grave daño a la gestión pública: los procesos abiertos bloquean proyectos, retrasan inversiones y consolidan la imagen de una entidad atrapada en conflictos legales.

La Gerencia Nacional Jurídica de la ABC en 2025 mostró una ineficiencia estructural y negligente, que no solo debilitó la defensa institucional, sino que también ocasionó un grave daño a la gestión global de la entidad, al mantener abiertos litigios que paralizan obras, comprometen financiamientos y deterioran la confianza ciudadana.

Al finalizar la gestión 2025 se encontró el siguiente detalle de casos jurídicos en la ABC:

Área	Casos / Proyectos	Situación	Impacto / Riesgo
<b>Arbitraje Internacional</b>	Proyecto La Angostura - Comarapa (Contrato ABC N° 839/19)	Arbitraje consolidado en la Corte de Arbitraje (CCI).	Riesgo de condena internacional y afectación financiera.
<b>Inmuebles sin Transferencia</b>	Santa Cruz, Potosí, Oruro	Ocupaciones ilegales y falta de regularización por parte del MOPSV.	Pérdida patrimonial, riesgo de paralización de proyectos.
<b>Procesos Contenciosos</b>	Royal S.R.L., FOPECA, Ciabol, Sigma-Molavi, Consorcio Integración Norte, Santa Fe, Grusamar, Río Blanco	Sentencias ejecutoriadas y retenciones de cuentas; algunos procesos extinguidos por inactividad.	Pérdidas millonarias, bloqueo financiero, sanciones administrativas.
<b>Proyectos con Contingencias</b>	Cierre de proyectos, Confital-Bombeo, Santa Cruz-Las Cruces-Buena Vista	Falta de liquidaciones, cancelación de crédito BEI, convenio no ratificado.	Riesgo de demandas, pérdida de financiamiento, paralización de obras.
<b>Casos Penales (6 activos)</b>	Beni (Aldo Burgos y otros, Gao Xiang), Cochabamba (Farith Loayza, Benito Mamani), Santa Cruz (Edwin Pantoja), Nacional (Vías Bolivia)	Más de 15 ex funcionarios denunciados por corrupción, extorsión, contratos lesivos, uso indebido de bienes públicos.	Daño económico (Bs. 6.8M en Valle Alto, US\$ 1.26M en El Sillar, US\$ 2M en Beni), riesgo sistémico en recaudación de peajes.





## 10. DENUNCIAS GESTIONADAS POR HECHOS DE CORRUPCION POR LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA INSTITUCIONAL Y LUCHA CONTRA LA CORRUPCION

DENUNCIAS GESTIONADAS	
TOTAL DENUNCIAS RECIBIDAS	38
TOTAL DENUNCIAS ADMITIDAS	20
TOTAL DENUNCIAS DERIVADAS	11
TOTAL DENUNCIAS RECHAZADAS	6
TOTAL DENUNCIAS ADMINISTRATIVAS PENDIENTES DE CIERRE DE GESTION	1
TOTAL DE DENUNCIAS ADMITIDAS CONCLUIDAS	20
TOTAL DE DENUNCIAS ADMITIDAS CONCLUIDAS CON INDICIOS DE RESPONSABILIDAD PENAL	1
TOTAL DE DENUNCIAS ADMITIDAS CONCLUIDAS CON INDICIOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL	1
TOTAL DE DENUNCIAS ADMITIDAS CONCLUIDAS CON INDICIOS DE RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA	10
OTRAS DENUNCIAS ADMITIDAS CONCLUIDAS	0

### VI. CONCLUSIONES

El presente informe de Rendición Pública de Cuentas Final – Gestión 2025 refleja los resultados alcanzados por la "Administradora Boliviana de Carreteras" en el marco de sus competencias institucionales, evidenciando los avances en la ejecución de proyectos viales y la gestión de los recursos públicos, según el siguiente detalle:

- a) Ejecución presupuestaria insuficiente y sesgo entre corriente e inversión.  
El presupuesto vigente 2025 fue de Bs 4.980.862.960,80 y la ejecución devengada Bs 2.199.109.467,61 (44%); en inversión la ejecución fue Bs 1.804.949.774 (40%), mientras que el gasto corriente alcanzó niveles de ejecución mucho mayores





- (promedio 87%). Esto evidencia una incapacidad técnica y administrativa para transformar los recursos en obras físicas.
- b) Reducción histórica de techos de inversión y caída sostenida de ejecución.**  
Entre 2017 y 2025 el presupuesto vigente de inversión cayó de más de Bs 10.568 millones a Bs 4.529 millones, y la ejecución pasó de ~70% a ~40%, lo que indica pérdida simultánea de recursos y de capacidad ejecutora.
  - c) Resultados del POA y del PEI muestran incumplimientos estructurales.**  
Metas clave no alcanzadas: 248,60 km programados en construcción vs 69 km ejecutados; 2,79 km de puentes programados vs 0 km ejecutados; indicador DIR con 0% de acciones ejecutadas.
  - d) Gestión contractual y de proyectos con fallas graves.**  
Contratos modificatorios demorados o no formalizados, ampliaciones sucesivas, y procesos arbitrales que generaron pasivos y paralización de obras (ej.: ITS Fase I en "Notificación de Defectos"; ITS Fase II con avance físico <10% y solo 20% financiero).
  - e) Deficiente gestión jurídica que genera riesgo sistémico.**  
190 procesos legales (149 en curso, 41 concluidos). Elevado número de procesos penales (101 en curso) y contenciosos (39 en curso) que paralizan proyectos y aumentan pasivos.
  - f) Problemas financieros y de liquidez en contrapartes y regionales.**  
Reducción de transferencias (IEHD, peajes) y falta de liquidez en gobiernos subnacionales y empresas contratistas han provocado paralizaciones, incumplimientos y sobrecostos por ampliaciones de plazo.
  - g) Problemas operativos y técnicos en obras concluidas.**  
Existencia de deficiencias técnicas (pavimento fuera de especificación, IRI), recepciones provisionales pendientes y riesgo de sanciones a contratistas.
  - h) Concentración de recursos en gasto corriente y erosión de inversión estratégica.**  
La priorización implícita del gasto corriente frente a inversión reduce la capacidad de generar impacto estructural en la Red Vial Fundamental.
  - i) Debilidad institucional y falta de digitalización/modernización.**  
El objetivo de fortalecer la gestión con enfoque DIR quedó sin ejecución (0%), lo que limita control, trazabilidad y gestión basada en datos.
  - j) Riesgo reputacional y de financiamiento externo.**  
Los retrasos, arbitrajes y la incapacidad de justificar desembolsos afectan la relación con financiadores (BID, otros) y la posibilidad de acceder a nuevos créditos.

La gestión 2025 evidenció una crisis estructural en la ejecución presupuestaria y operativa de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), caracterizada por niveles de ejecución muy bajos, conflictos sociales y contractuales, falta de liquidez y deficiencias técnicas y administrativas. La conjunción de un presupuesto insuficiente, retrasos en procesos de contratación, incumplimientos de consultoras y limitaciones financieras de los gobiernos subnacionales debilitó severamente la capacidad institucional. Como resultado, la Red Vial cerró el año con tramos descuidados, obras paralizadas y



compromisos financieros pendientes, lo que comprometió la transitabilidad, la seguridad de los usuarios y la sostenibilidad del sistema de conservación vial.

La ausencia de una planificación estratégica y la debilidad en los procesos de contratación (con licitaciones desiertas y términos de referencia mal elaborados) consolidaron un diagnóstico de gestión ineficiente convirtiendo a la Administradora Boliviana de Carreteras en una institución debilitada y estancada.

En la nueva gestión de gobierno es imprescindible eliminar el Estado Tranca y transitar hacia un Estado eficiente y facilitador, donde la ABC actúe como ejecutor y dinamizador de la inversión pública y privada productiva, promoviendo la vinculación caminera y la integración territorial. Para ello se requiere priorizar la formalización y ejecución oportuna de contratos, garantizar liquidez para contratistas y microempresas Provia, cerrar pasivos legales que paralizan obras, corregir deficiencias técnicas pendientes y desplegar mecanismos de coordinación con gobernaciones y financiadores. Solo con estas medidas la ABC podrá convertir la infraestructura vial en un motor de desarrollo productivo y en garante de conectividad segura y sostenible.

Es en cuanto se tiene a bien informar.

  
Lic. Lucía Argandoña Cárdenas Manrí  
RESPONSABLE DE PLANIFICACIÓN  
Administradora Boliviana de Carreteras

  
Lic. Sergio Pacheco Neri  
PROFESIONAL EN PLANIFICACIÓN  
Administradora Boliviana de Carreteras



LACM/SPN  
Adj. Presentación  
Carpeta con documentación

