



RENOVA

EN

LIBERTAD



Acerca del Autor:
Alvaro Tejerina Olivera

Nacido en Santa Cruz Bolivia en el año 1982, desde sus inicios demostró eficiencia en la enseñanza e investigación graduándose a los 16 años de Bachiller en Humanidades, para luego ingresar a la facultad de Ciencias Exactas y tecnologías de la Universidad Autónoma Gabriel Rene Moreno de la cual se tituló de Licenciado en Ingeniería Civil en la Gestión 2007, además de los siguientes estudios e investigaciones :

Ingeniero Civil

Doctorante en Filosofía

Abogado

Master en Ingeniería Estructural

Experto en:

- Inversión Publica
- Planificación Estatal
- Proyectos de Preinversion Contrataciones Estatales
- Dirección, supervisión y Fiscalización de Obras publicas y Privadas.

Su amplia Capacidad lo llevo a desempeñar por invitación y concurso de méritos altos cargos Jerárquicos en el Ambito Publico e Instituciones Colegiadas:

- Ministro de Estado
- Viceministro de Estado
- Coord. Planificacion
- Docente Invitado de la U.A.G.R.M.

Múltiples artículos y publicaciones.

- Libro "Calculo de costos y honorarios del ingeniero civil en Bolivia"
- Libro "ABC para la Gestión Publica Estatal"
- Libro "ABC Metodologia para evaluaciones estructurales"
- Libro ABC Direccion Supervision y Fiscalizacion de Obras publicas y Privadas

by Alvaro Tejerina Olivera

RENOVA EN LIBERTAD

Copyright © 2025 - RenovaenLibertad - Alvaro Tejerina Olivera
Título en inglés: RENEW in freedom

Reservados todos los derechos. Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida, distribuida o transmitida por ninguna forma o medio, incluyendo: fotocopiado, grabación o cualquier otro método electrónico o mecánico, sin la autorización previa por escrito del autor y editor.



Derechos de Autor - Artículo 4 Ley No 1322 de Derecho de Autor
Estado Plurinacional de Bolivia
Servicio Nacional de Propiedad Intelectual (SENAPI)
Resolución Administrativa No 1-771-D/2025 La Paz, 13 de Octubre de 2025



Editorial : LaAcademiaEdu
www.movimientoliberal.com/renova
renovaenlibertad@movimientoliberal.com
Telf. +591 7704494
RENOVA en Libertad.
Primera Edición

RENOVA EN LIBERTAD



senapi
SERVICIO NACIONAL DE PROPIEDAD INTELECTUAL



ESTADO PLURINACIONAL DE
BOLIVIA

MINISTERIO DE DESARROLLO
PRODUCTIVO Y ECONOMÍA PLURAL

DIRECCIÓN DE DERECHO DE AUTOR
Y DERECHOS CONEXOS
RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA NRO. 1-771-D/2025
La Paz, 13 de octubre de 2025



20251006137

VISTOS:

La solicitud de Inscripción de Derecho de Autor presentada en fecha **07 de octubre de 2025**, por **ALVARO TEJERINA OLIVERA** con C.I. **Nº 4691347 SC**, con número de trámite **DA 832-DIG/2025**, señala la pretensión de inscripción de la Obra Escrita titulada **"RENOVA EN LIBERTAD"**, cuyos datos y antecedentes se encuentran adjuntos y expresados en el Formulario de Declaración Jurada.

CONSIDERANDO:

Que, en observación al Artículo 4º del Decreto Supremo Nº 27938 modificado parcialmente por el Decreto Supremo Nº 28152 el "Servicio Nacional de Propiedad Intelectual SENAPI, administra en forma desconcentrada e integral el régimen de la Propiedad Intelectual en todos sus componentes, mediante una estricta observancia de los regímenes legales de la Propiedad Intelectual, de la vigilancia de su cumplimiento y de una efectiva protección de los derechos de exclusiva referidos a la propiedad industrial, al derecho de autor y derechos conexos; constituyéndose en la oficina nacional competente respecto de los tratados internacionales y acuerdos regionales suscritos y adheridos por el país, así como de las normas y regímenes comunes que en materia de Propiedad Intelectual se han adoptado en el marco del proceso andino de integración".

Que, el Artículo 16º del Decreto Supremo Nº 27938 establece "Como núcleo técnico y operativo del SENAPI funcionan las Direcciones Técnicas que son las encargadas de la evaluación y procesamiento de las solicitudes de derechos de propiedad intelectual, de conformidad a los distintos regímenes legales aplicables a cada área de gestión". En ese marco, la Dirección de Derecho de Autor y Derechos Conexos otorga registros con carácter declarativo sobre las obras del ingenio cualquiera que sea el género o forma de expresión, sin importar el mérito literario o artístico a través de la inscripción y la difusión, en cumplimiento a la Decisión 351 Régimen Común sobre Derecho de Autor y Derechos Conexos de la Comunidad Andina, Ley de Derecho de Autor Nº 1322, Decreto Reglamentario Nº 23907 y demás normativa vigente sobre la materia.

Que, la solicitud presentada cumple con: el Artículo 6º de la Ley Nº 1322 de Derecho de Autor, el Artículo 26º inciso a) del Decreto Supremo Nº 23907 Reglamento de la Ley de Derecho de Autor, y con el Artículo 4º de la Decisión 351 Régimen Común sobre Derecho de Autor y Derechos Conexos de la Comunidad Andina.

Que, de conformidad al Artículo 18º de la Ley Nº 1322 de Derecho de Autor en concordancia con el Artículo 18º de la Decisión 351 Régimen Común sobre Derecho de Autor y Derechos Conexos de la Comunidad Andina, referentes a la duración de los Derechos Patrimoniales, los mismos establecen que: "la duración de la protección concedida por la presente ley será para toda la vida del autor y por 50 años después de su muerte, a favor de sus herederos, legatarios y cesionarios"

Que, se deja establecido en conformidad al Artículo 4º de la Ley Nº 1322 de Derecho de Autor, y Artículo 7º de la Decisión 351 Régimen Común sobre Derecho de Autor y Derechos Conexos de la Comunidad Andina que: "...No son objeto de protección las ideas contenidas en las obras literarias, artísticas, o el contenido ideológico o técnico de las obras científicas ni su aprovechamiento industrial o comercial"

Que, el Decreto Supremo, Nº 4218 del 14 de abril de 2020, regula el teletrabajo como una modalidad especial de prestación de servicios caracterizada por la utilización de Tecnologías de la Información y Comunicación - TIC, en los sectores públicos y privados, estableciendo a través de su Artículo 12 que "con el objeto de implementar y, promover el teletrabajo, las entidades públicas, deben desarrollar e implementar una estrategia de digitalización para la atención de



Oficina Central - La Paz
Av. Montes, N° 515,
entre Esq. Urugua y
C. Batallón Olimar.
Telfs.: 2115000
2118076 - 2110251

Oficina - Santa Cruz
Av. Uruguay, Calle
prolongación Quijarro,
N° 29, Edif. Bicentenario.
Telf.: 3127152

Oficina - Cochabamba
Calle Bolivia, N° 737,
entre 1º de Julio y Antezana.
Telf.: 4141403

Oficina - El Alto
Av. Juan Pablo II, N° 2560
Edif. Multicentro El Ceibo
Lda. Piso 2, Of. 5B,
Zona 1ª de Julio.
Telf.: 2141001

Oficina - Ortopneumología
Calle Gálvez, N° 366
casí Esq. Unitagallita,
Zona Parque Bolívar.
Telf.: 46913398

Oficina - Tarija
Av. La Paz, entre
Calle Cito Trigo y Avenida
Edif. Santa Clara, N° 243.
Telf. Cel.: 72015288

Oficina - Oruro
Calle 5 de Octubre, N° 5837
entre Apacochi y Junín,
Galería Central, Of. 14.

Oficina - Potosí
Av. Villalón entre calles
Wenceslao Alva y San Alberto,
Edif. AM. Salinas N° 242,
Primer Piso, Of. 17.



"2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA"

www.senapi.gob.bo

Línea Gratuita: 800102460

RENOVA EN LIBERTAD



MINISTERIO DE DESARROLLO
PRODUCTIVO Y ECONOMÍA PLURAL

trámites y servicios en línea en el marco del Plan de Implementación del Gobierno Electrónico ...".

Que, mediante Resolución Administrativa N° 14/2020 del 22 de abril de 2020, el Director General Ejecutivo del SENAPI, Resuelve: "... Aprobar el Reglamento para trámites On-Line de la Dirección de Derecho de Autor y Derechos Conexos del Servicio Nacional de Propiedad Intelectual ..."

Que, el artículo 4, inciso e) de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, instituye que: "... en la relación de los particulares con la Administración Pública, se presume el principio de buena fe. La confianza, la cooperación y la lealtad en la actuación de los servidores públicos y de los ciudadanos ...", por lo que se presume la buena fe de los administrados respecto a las solicitudes de registro y la declaración jurada respecto a la originalidad de la obra.

POR TANTO:

El Director de Derecho de Autor y Derechos Conexos sin ingresar en mayores consideraciones de orden legal, en ejercicio de las atribuciones conferidas.

RESUELVE:

INSCRIBIR en el Registro de Obras Escritas de la Dirección de Derecho de Autor y Derechos Conexos, la Obra Escrita titulada **"RENOVA EN LIBERTAD"** a favor del autor y titular: **ALVARO TEJERINA OLIVERA** con C.I. N° 4691347 SC bajo el seudónimo **chichin**, quedando amparado su derecho conforme a Ley, salvando el mejor derecho que terceras personas pudieren demostrar.

Regístrese, Comuníquese y Archívese.

CASA/LM

Firmado Digitalmente por:

Servicio Nacional de Propiedad Intelectual - SENAPI

CARLOS ALBERTO SORUCO ARROYO

DIRECTOR DE DERECHO DE AUTOR Y DERECHOS CONEXOS

LA PAZ - BOLIVIA

Firma:



SSLHh8Bc1CF2F

PARA LA VALIDACIÓN DEL PRESENTE DOCUMENTO INGRESAR A LA PÁGINA WEB www.senapi.gob.bo/verificacion Y COLOCAR CÓDIGO DE VERIFICACIÓN O ESCANEAR CÓDIGO QR.



Oficina Central - La Paz
Av. Montes, N° 515,
entre Esq. Uruguay y
C. Estación Iturza.
Telfs: 21151000
2119206 - 2119251

Oficina - Santa Cruz
Av. Uruguay, Calle
prolongación Quijano,
N° 29, Edif. Bicentenario.
Telf: 212152

Oficina - Cochabamba
Calle Bolívar, N° 737,
entre 16 de Julio y Antezana.
Telf: 4141403

"2025 BICENTENARIO DE BOLIVIA"

Oficina - El Alto
Av. Juan Pablo II, N° 2560
Edif. Multicentro El Ceibo
Uda. Piso 2, Of. 58,
Zona 16 de Julio.
Telf: 2141001

Oficina - Chuquisaca
Calle Kilómetro 7, N° 366
casi Esq. Uniolagaita,
Zona Parque Bolívar.
Telf: 46913398

Oficina - Tarija
Av. La Paz, entre
Calle Ocho Trigo y Avaroa.
Edif. Santa Clara, N° 243.
Telf: Cel: 72075286

Oficina - Oruro
Calle 6 de Octubre, N° 5837
entre Ayacucho y Junín,
Galería Central, Of. 14.

Oficina - Potosí
Av. Villazón entre calles
Wenceslao Alba y San Alberto,
Edif. AM. Salinas N° 242,
Primer Piso, Of. 17.

www.senapi.gob.bo

Línea Gratuita: 800102460



Primeramente, agradezco a mi creador y al propósito que tiene en mí en este mundo.

Agradecer a todo el equipo que conforma Voz liberal federal y el equipo de Raíces, juntos conformamos el gran equipo de Renova en libertad.

Presentación

La presente obra es una iniciativa real para proponer, un cambio de paradigma en la gestión pública, en el Estado Boliviano.

En la presente obra, el lector podrá comprender y entender de forma clara y precisa, y por sobre todo sustentada en principios fundamentales, la forma efectiva de reactivar económicamente un país, mediante la generación de empleo, modificación de las leyes necesarias para obtener un marco jurídico, que devuelva la confianza del ciudadano boliviano, en su Estado.

En la presente obra, demostraremos de forma general y específica, como se deben implementar las reformas legislativas y en paralelo activar la inversión pública, para la reactivación económica, además de proponer programas de generación de empleo, con el objetivo que todo Estado persigue para su propio desarrollo, como es la “formalización del empleo y del comercio”.

Es por ello la invitación al lector para que pueda estudiar la presente obra y obtener la información necesaria, llevarla a la práctica y obtener el éxito profesional necesario en cualquier parte del mundo.

Índice

INTRODUCCIÓN	XII
CAPÍTULO 1	1
BASES FUNDAMENTALES	1
1.1. PRINCIPIOS RENOVA EN LIBERTAD	1
1.2. OBJETIVOS DE RENOVA EN LIBERTAD	1
1.3. PILARES FUNDAMENTALES DE RENOVA EN LIBERTAD.	2
CAPÍTULO 2	3
PILAR 1 REFORMA LEGISLATIVA LIBERAL “CONFIANZA Y REACTIVACIÓN ECONÓMICA”	3
2.1. DEFINICIÓN	3
2.2. DEVOLVER LA CONFIANZA DEL PUEBLO BOLIVIANO EN SU ESTADO.	3
REFORMA LEGISLATIVA PARA DEVOLVER LA CONFIANZA DEL PUEBLO BOLIVIANO EN SU ESTADO, REPRESENTADO POR EL GOBIERNO NACIONAL:	3
2.3. REACTIVACIÓN ECONÓMICA MEDIANTE LA FORMALIZACIÓN DEL EMPLEO, COMERCIO Y PROPIEDAD PRIVADA.	4
REFORMA LEGISLATIVA PARA REACTIVAR LA ECONOMÍA MEDIANTE LA FORMALIZACIÓN DEL EMPLEO, COMERCIO Y PROPIEDAD PRIVADA:	4
2.4. DESARROLLO EJECUTIVO DEL PILAR No 1 REFORMA LEGISLATIVA LIBERAL PARA LA CONSOLIDACIÓN DEL DESARROLLO ECONÓMICO, POLÍTICO Y SOCIAL “CONFIANZA EN EL ESTADO, MAS LIBERTAD Y MENOS IMPUESTOS”.	4
2.5. DESARROLLO EJECUTIVO DEL PILAR No 1 REFORMA LEGISLATIVA LIBERAL PARA REACTIVAR LA ECONOMÍA MEDIANTE LA FORMALIZACIÓN DEL EMPLEO, COMERCIO Y PROPIEDAD PRIVADA.	45
<i>Artículo 6. (NACIONALIZACIÓN EN PARALELO)</i>	85
CAPÍTULO 3	88
PILAR NO 2 PROGRAMA DE GENERACIÓN DE EMPLEOS PARA LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA	88
3.1. DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA “LA INFORMALIDAD LABORAL EN BOLIVIA”	88
3.2. OBJETIVO GENERAL.	90
3.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	90
3.4. INVERSIÓN PILOTO	90
3.5. PROCEDIMIENTO DE VINCULACIÓN	91
3.6. BOLSA DE EMPLEOS PAFE	91

3.7.	AJUSTES NORMATIVOS PROPUESTOS	92
3.8.	SUBPROGRAMAS DEL PAFE	92
3.9.	CONCLUSIÓN	92
TÍTULO IV: FINANCIAMIENTO Y REFORMAS COMPLEMENTARIAS		97
CAPÍTULO 4		100
PILAR NO 3 REACTIVACIÓN ECONÓMICA MEDIANTE LA INVERSIÓN PÚBLICA		100
4.1.	REACTIVACIÓN ECONÓMICA MEDIANTE LA INVERSIÓN PÚBLICA.	100
4.2.	OBJETIVO GENERAL. –	100
EL OBJETIVO GENERAL ES LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA EN BOLIVIA, MEDIANTE LA INVERSIÓN PÚBLICA. A CONTINUACIÓN, DESCRIBIMOS CADA UNO DE ELLOS.100		
CAPÍTULO 5		113
CONCLUSIONES FINALES DEL AUTOR		113
5.1.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL AUTOR HACIA EL PÚBLICO LECTOR.	113
BIBLIOGRAFÍA		114

**INDICE Y DECLARACION DE FUENTE DE DIÑOS /
GRAFICOS / TABLAS**

Tipo	Descripción	Fuente de Elaboración	Pagina
Diseño	Portada / Contratapa / Portada Interna / Tapa	Fuente. Elaboración Propia	I.II.I,154

Introducción

Este documento presenta nuestro Programa de Gestión para la reactivación económica, generación de empleo y devolución de la confianza al Estado, un programa inspirado en la voz de la libertad de la ciudadanía y en la convicción de que un gobierno como la representación del Estado, debe servir con honestidad, eficiencia y resultados.

Nuestro compromiso es impulsar una renovación real que transforme los problemas en oportunidades y que abra nuevas posibilidades para el desarrollo Político, Social y económico, la inclusión social y el bienestar de las familias bolivianas.

Esta marca de Gestión, no es solo un conjunto de programas y proyectos, es una invitación a construir juntos en libertad, un futuro con esperanza, unidad y desarrollo para todos."

La marca de Gestión RENOVA, plantea pilares y estrategias de gestión para el Desarrollo del estado boliviano, en el corto y mediano plazo, implementando los tres (3) pilares del desarrollo, los cuales fueron concebidos como propuesta de solución, luego del estudio de la problemática que vive el Estado Boliviano, sumido en crisis económica, política y social.

RENOVA, nace bajo la premisa de generar resultados a corto y mediano plazo, en las tres dimensiones, de la realidad boliviana, como ser la dimensión Económica, dimensión, política y dimensión social, planteando el cambio de paradigma de un Estado centralista y corrupto, por el de un Estado Liberal, descentralizando recursos económicos, pero con responsabilidad con su sociedad.

RENOVA se enmarca en principios liberales y de desarrollo de su sociedad, fortaleciendo y protegiendo los

derechos naturales, como ser el derecho a la vida, a la libertad y propiedad privada.

RENOVA representa un alto impacto en el desarrollo del Estado, generando un antes y un después de su implementación, generando polos de desarrollo y alternativas eficientes para mitigar la crisis que vive el Estado boliviano

Capítulo 1

Bases Fundamentales

El objetivo del presente capítulo es el de establecer las bases fundamentales en las cuales se sustentará Renova en Libertad, posteriormente, en los subsiguientes capítulos se desarrollará, cada uno de los pilares fundamentales.

1.1. Principios RENOVA en libertad

Se entiende que toda acción, que se convierte en política de Estado, para ser efectivo y por sobre para generar los resultados esperados, deben plantearse bajo fundamentos establecidos en principios o leyes fundamentales, Los principios establecidos para RENOVA son el sustento de la eficiencia del mismo.

RENOVA se sustenta en tres (3) principios fundamentales.

- **Principio de Responsabilidad**
- **Principio de Sinergia**
- **Principio de Desarrollo**

El conjunto y estos tres principios, en los cuales se sustenta RENOVA, establece el norte y la orientación constante, como punto de referencia, para todos los programas, proyectos y legislatura que comprende RENOVA.

1.2. Objetivos de RENOVA en Libertad

RENOVA en Libertad, tiene por objetivo principal, o meta general, el Generar desarrollo económico, político y social en el Estado Boliviano a corto y mediano plazo para salir de la crisis integral que vive actualmente.

Para concretar esta meta principal trazada, presenta tres (3) objetivos específicos a concretar:

- ❖ **Objetivo específico No 1.-** Implementar reformas en la legislatura boliviana, que permitan, consolidar la confianza del boliviano en su Estado, rompiendo regulaciones excesivas, generando mayores condiciones jurídicas para la inversión, y por ende para la generación de fuentes de empleo.
- ❖ **Objetivo específico No 2.-** Implementar programas de alto impacto, para transformar la economía boliviana de la informalidad y corrupción, a una economía formal y segura.
- ❖ **Objetivo específico No 3.-** Implementar proyectos de inversión pública de alto impacto, generando polos de desarrollo, generando reactivación económica a través del intercambio de productos y servicios, y trayendo más divisas extranjeras a Bolivia.

1.3. Pilares Fundamentales de RENOVA en Libertad.

RENOVA en libertad, se sostiene en tres (3) pilares fundamentales, para lograr el objetivo principal de la generación de desarrollo en los ámbitos, económico, político y social en Estado Boliviano.

- ❖ **Pilar No 1.** Reforma legislativa Liberal para la consolidación del desarrollo económico “Confianza y Reactivación Economía”.
- ❖ **Pilar No 2.** Programas de Generación de Empleo “Con Fe y Trabajo Todo es Posible” para la reactivación económica de la sociedad boliviana
- ❖ **Pilar No 3.** Proyectos de “Inversión Pública para la Reactivación económica” estratégica regional.

Capítulo 2

Pilar 1 Reforma Legislativa Liberal

“Confianza y Reactivación Económica”

2.1. Definición

La Reforma Legislativa liberal, es un compendio de proyectos de ley, que trabajar sistémicamente, en la transformación de la legislatura del Estado Boliviano, para generar las condiciones y marco jurídico, para devolver la confianza del pueblo boliviano en su Estado, además de delimitar los lineamientos jurídicos, para que se puedan implementar los programas de generación de empleo de alto impacto y de la inversión pública, mediante inversión externa.

2.2. Devolver la confianza del pueblo boliviano en su Estado.

Reforma legislativa para devolver la confianza del pueblo boliviano en su Estado, representado por el gobierno Nacional:

- 1) Proyecto de Ley de Seguridad ciudadana – Bol 911 (Reforma a la Ley orgánica de la Policía nacional, ley del sistema nacional de seguridad ciudadana)
- 2) Proyecto de Ley “0” corrupción – Control y administración Pública (Reforma a la Ley 777 SPIE¹, Ley 1178 de administración y control gubernamental y Ley Marcelo Quiroga santa cruz)
- 3) Proyecto de Ley de “Blindaje de la Propiedad Privada” (Reforma al código civil, código tributario)

¹ Ley 777 del sistema de planificación integral estatal

2.3. Reactivación económica mediante la formalización del Empleo, Comercio y Propiedad Privada.

Reforma legislativa para Reactivar la Economía mediante la formalización del empleo, comercio y propiedad privada:

- 4) Proyecto de Ley General del Trabajo y Empleo, (Reformas al Estatuto del funcionario público, Ley general del trabajo, código tributario)²
- 5) Proyecto de Ley de Nacionalización de Vehículos indocumentados “Tu propiedad privada es tuya” (Reforma integral a la ley de Aduana nacional y código tributario).
- 6) Proyecto de Ley de Chatarrización RENOVA en Libertad. (Reforma integral a la ley de Aduana nacional y código tributario).

2.4. Desarrollo ejecutivo del Pilar No 1 Reforma legislativa Liberal para la consolidación del desarrollo económico, político y social “Confianza en el Estado, Mas Libertad y menos impuestos”.

Reforma legislativa para devolver la confianza del pueblo boliviano en su Estado, representado por el gobierno Nacional:

² Ley general del trabajo, de 1939.



BOL 911



PROYECTO: **LEY DE SEGURIDAD
CIUDADANA – BOL911**

2.4.1. Proyecto de Ley de Seguridad ciudadana – Bol911 (Reforma a la Ley orgánica de la Policía nacional, ley del sistema nacional de seguridad ciudadana)

Análisis de la problemática existente.

La inseguridad en Bolivia se ha convertido en una de las principales preocupaciones de la población. Encuestas nacionales de percepción ciudadana (CELAG, Latino barómetro, Fundación Jubileo) muestran que entre el 45% y 60% de los bolivianos considera la inseguridad como uno de los tres mayores problemas nacionales.

Principales problemáticas identificadas

Fragmentación de la respuesta a emergencias:

Policía (110), Bomberos (118), Ambulancias (165), Tránsito (120), etc., funcionan con números separados.

Esto genera confusión, demoras y duplicación de recursos.

Débil e ineficiente capacidad de reacción:

Los tiempos de respuesta en áreas urbanas superan los 20 minutos en promedio, en zonas periurbanas y rurales pueden ser de 1 a 3 horas.

Carencia de tecnología integrada:

Pocas ciudades cuentan con cámaras de videovigilancia (ej. Santa Cruz y El Alto), y no están conectadas a un sistema nacional.

No existe el sistema integrado de geolocalización integrada de patrullas, ambulancias ni bomberos.

Falta de coordinación interinstitucional:

Cada institución maneja su propio protocolo y carece de interoperabilidad tecnológica.

En muchos casos, las emergencias se atienden de forma desarticulada y con retrasos.

Problemas estructurales en seguridad ciudadana:

Aumento de delitos violentos en zonas urbanas (robos, pandillas, microtráfico).

Creciente inseguridad vial por accidentes de tránsito (Bolivia está entre los países con mayor tasa de accidentes en Sudamérica)

Vulnerabilidad ante desastres naturales (inundaciones en Beni, deslizamientos en La Paz, incendios en la Chiquitana).

Objetivo general de la implementación del BOL911.

Implementar un Sistema Nacional Integrado de Emergencias “BOL911” que centralice la atención ciudadana a través de un número único gratuito, coordinando en tiempo real a Policía, Bomberos, Salud, Tránsito y Defensa Civil, con el fin de reducir los tiempos de respuesta, mejorar la seguridad ciudadana y fortalecer la protección de la vida, los bienes y el ambiente en todo el territorio boliviano.

Objetivos Específicos de la implementación del BOL911.

- 1) Unificación y simplificación del acceso ciudadano a emergencias
 - ✓ Establecer el número único nacional “911” como línea gratuita y prioritaria en todas las operadoras de telefonía fija y móvil.
- 2) Fortalecer la coordinación interinstitucional
 - ✓ Integrar a la Policía boliviana, Bomberos, Salud, Tránsito y otros bajo protocolos comunes de respuesta rápida.
 - ✓ Crear Centros Regionales de Comando y Control que articulen recursos en cada departamento.
- 3) Optimizar los tiempos de respuesta
 - ✓ Implementar georreferenciación y monitoreo en tiempo real de patrullas, ambulancias y equipos de rescate.
 - ✓ Reducir en un 50% el tiempo promedio de llegada a emergencias en zonas urbanas en los primeros 3 años.
- 4) Modernizar la infraestructura tecnológica de seguridad

- ✓ Instalar sistemas de videovigilancia en puntos críticos urbanos y carreteras estratégicas.
 - ✓ Desarrollar una plataforma única de gestión de incidentes con acceso a bases de datos nacionales (vehículos robados, antecedentes, emergencias médicas).
- 5) Proteger la información y garantizar transparencia
- ✓ Regular el tratamiento de datos personales y videovigilancia bajo estándares de protección y uso exclusivo en emergencias.
 - ✓ Publicar reportes anuales de desempeño del sistema (tiempos de respuesta, estadísticas delictivas, atención a desastres).
- 6) Involucrar a los Gobiernos Autónomos y ciudadanía
- ✓ Establecer mecanismos de cofinanciamiento y corresponsabilidad municipal y departamental.
 - ✓ Promover la participación ciudadana mediante aplicaciones móviles de alerta y botones de pánico comunitarios.
- 7) Fortalecer la resiliencia ante desastres naturales
- ✓ Incorporar al Sistema 911 un módulo de gestión de riesgos para emergencias por inundaciones, incendios, sequías y deslizamientos.

La inseguridad en Bolivia es resultado de un sistema fragmentado, poco tecnológico y sin coordinación. El BOL911 busca unificar, modernizar y hacer más eficiente la respuesta, convirtiéndose en una política pública estructural contra la inseguridad ciudadana y los desastres naturales.

Propuesta de implementación del BOL911.

Definición: Es el Sistema Integrado de Seguridad BOL911 del Estado Boliviano, un modelo de atención a emergencias que integra en un solo número telefónico (911) todas las llamadas

de auxilio: policía, bomberos, salud (ambulancias), tránsito, gestión de riesgos, entre otros.

Componentes principales:

- ✓ Centro de mando y control con operadores que reciben y despachan emergencias
- ✓ Videovigilancia: red de cámaras urbanas conectadas al sistema.
- ✓ Integración tecnológica: sistemas de georreferenciación (GPS), software de gestión de incidentes, conexión con radios, drones y botones de auxilio.
- ✓ Instituciones articuladas: policía, bomberos, defensa civil, salud, tránsito.

Implementación del BOL911:

Bolivia actualmente tiene distintos números de emergencia: 110 (Policía), 118 (Bomberos), 165 (Ambulancias), etc. El programa tiene como objetivo **integrar todo en un solo número nacional (911)**.

Etapas de implementación:

Marco normativo inicial

- ✓ Declarar por ley al “Sistema Nacional Integrado de Emergencias BOL911” como política de Estado.
- ✓ Establecer al Ministerio de Gobierno como órgano rector, con coordinación con el ministerio de Salud, ministerio de defensa, Policía Boliviana y Gobiernos Autónomos Departamentales/Municipales.

Infraestructura

- ✓ Construcción de Centros Regionales de Comando y Control (C4/C5) en ciudades principales (La Paz, El Alto, Cochabamba, Santa Cruz) y centros secundarios en capitales departamentales.
- ✓ Instalación de cámaras de videovigilancia en puntos críticos (urbanos y carreteras).

Tecnología

- ✓ Plataforma única de gestión de incidentes con georreferenciación.
- ✓ Integración de radiocomunicaciones de Policía, bomberos y salud en un solo sistema digital.
- ✓ Línea nacional 911 gratuita y prioritaria.

Capacitación y operación

- ✓ Formación de operadores, despachadores, supervisores y técnicos de mantenimiento.
- ✓ Protocolos unificados de atención.

Costo Aproximado:

El costo depende de la cobertura. Tomando como referencia los datos de otro país donde se implementó (Ecuador):

- ✓ El ECU 911 costó alrededor de **USD 240 millones** en su fase inicial (2010–2016) para todo el país (8 centros principales + 7 centros locales + 6.000 cámaras).
- ✓ Para Bolivia, con población menor y si se empieza por 4 centros grandes (Santa Cruz, Cochabamba, La Paz y Potosí) + 5 secundarios (Tarija, Oruro, Mendozapa y Chuquisaca) + 3.000 cámaras iniciales, el costo podría estar en el rango de:

USD 120–180 millones en la primera fase nacional.

Desglose estimado:

- ✓ Infraestructura (edificios, centros de control): USD 50–70 M
- ✓ Tecnología (software, servidores, telecomunicaciones): USD 30–40 M
- ✓ Videovigilancia (cámaras + fibra óptica): USD 30–50 M

- ✓ Capacitación y arranque operativo (5 años): USD 10–20 M

El mantenimiento anual luego suele ser ~10% de la inversión inicial (USD 12–18 millones por año).

Reformas legislativas para su implementación:

Para que funcione legalmente, habría que reformar o crear normas en los tres niveles de gobierno:

a) Ley Marco

- ❖ Una “Ley del Sistema Nacional de Emergencias 911”, con estas disposiciones:
 - ✓ Establecer el 911 como número único y gratuito.
 - ✓ Definir a la entidad rectora (Ministerio de Gobierno o un ente autónomo especializado).
 - ✓ Instruir obligatoriamente a la Policía Boliviana, Bomberos, Salud, Defensa Civil y gobiernos subnacionales a integrarse.
 - ✓ Asignar financiamiento nacional y departamental.

b) Reformas complementarias

- ❖ Ley de Telecomunicaciones: garantizar que todas las operadoras de telefonía en Bolivia redirijan gratuitamente las llamadas al 911 y den prioridad en red.
- ❖ Ley de Protección de Datos Personales (cuando exista): para regular uso de cámaras, grabaciones y geolocalización.
- ❖ Ley de Gobiernos Autónomos: competencias concurrentes en seguridad ciudadana y emergencias.

c) Normas reglamentarias

- ❖ Protocolos de interoperabilidad entre instituciones.
- ❖ Reglas de uso de cámaras y sistemas de vigilancia (para evitar abusos).

- ❖ Régimen de financiamiento y tasas (ej.: posibilidad de que municipios aporten una fracción de impuestos para sostener el sistema).

Beneficios esperados

- ❖ Reducción de tiempos de respuesta en emergencias (meta: <10 minutos en ciudades).
- ❖ Mejor coordinación entre Policía, bomberos y salud.
- ❖ Mayor percepción de seguridad ciudadana.
- ❖ Datos estadísticos centralizados para políticas públicas.

Marco Jurídico y Proyecto de Ley Modelo con compatibilidad jurídica

Base Constitucional

Art. 9 CPE³: El Estado tiene como fines garantizar el bienestar, la seguridad y la defensa de la población.

Art. 251 y 252 CPE: La Policía Boliviana es responsable de la seguridad interna y el orden público.

Art. 299 CPE: La seguridad ciudadana es una competencia concurrente entre el nivel central y los gobiernos autónomos.

Art. 21 y 130 CPE: Derecho a la seguridad y a la información pública.

Art. 115 y 256 CPE: Derecho de toda persona a la protección y acceso a mecanismos efectivos en situaciones de emergencia.

Con esta argumentación jurídica, un Sistema Nacional 911 es plenamente compatible con la CPE.

Compatibilidad y ajustes legales necesarios

1. Ley 264 de Seguridad Ciudadana (2012)

- ❖ Actualmente regula competencias y creación de mecanismos de coordinación en seguridad.

³ Constitución Política del Estado de 2009

- ❖ Ajuste necesario: Incluir un capítulo específico que declare al “Sistema 911” como mecanismo obligatorio de coordinación y atención de emergencias.

2. Ley 164 de Telecomunicaciones (2011)

- ❖ Establece regulación sobre operadores y servicios.
- ❖ Ajuste necesario: Incorporar la obligación de redirigir llamadas gratuitas al número único 911 y dar prioridad técnica en red.
- ❖ Se podría añadir un artículo sobre infraestructura crítica en seguridad nacional, aplicable a fibra óptica y antenas usadas por el 911.

3. Ley 031 de Gobiernos Autónomos (2010)⁴

- ❖ Define competencias de municipios y gobernaciones.
- ❖ Ajuste necesario: Agregar explícitamente la obligación de cofinanciar y apoyar la operación del 911 en sus jurisdicciones.

4. Ley de Protección de Datos Personales (pendiente en Bolivia)

- ❖ Actualmente no hay una ley plena, solo normas dispersas.
- ❖ Para el 911 se requiere aprobar o incluir en el reglamento transitorio un régimen especial de resguardo de datos personales, imágenes de videovigilancia y grabaciones de llamadas, limitado a emergencias y procesos judiciales.

5. Reglamentos sectoriales

- ❖ Policía Boliviana: adecuar protocolos de despacho y comunicación digital.
- ❖ Bomberos: integración de radios y protocolos unificados.

⁴ Ley 014 de gobierno autónomos promulgada en la gestión 2010.

- ❖ Ministerio de Salud: inclusión de ambulancias SAMU y hospitales.

Recomendación jurídica

- 1) No es necesario derogar leyes existentes, sino modificarlas parcialmente para insertar el “911” como herramienta oficial.
- 2) Se requiere una nueva Ley específica (En líneas más abajo se establece una ley marco propuesta por RENOVA) que tenga rango superior y sirva de paraguas jurídico.
- 3) Los reglamentos posteriores deben ser emitidos por el Ministerio de Gobierno, en coordinación con ATT (telecomunicaciones) y el Consejo Nacional de Seguridad Ciudadana.

Costos Legislativos y de Implementación

- ❖ Redacción y aprobación de la ley: no implica gran costo, salvo el debate legislativo, en la Asamblea Plurinacional de Bolivia.
- ❖ Ajustes normativos sectoriales: pueden hacerse mediante leyes modificatorias cortas o decretos supremos.
- ❖ El costo fuerte es la infraestructura tecnológica (ya estimada en USD 120–180 millones en fase inicial).

En resumen:

El BOL911 es plenamente viable en Bolivia. Basta crear una Ley del Sistema Nacional 911 y modificar tres leyes clave: Ley 264 (Seguridad Ciudadana), Ley 164 (Telecomunicaciones) y Ley 031 (Gobiernos Autónomos). Además, se requiere avanzar en una Ley de Protección de Datos para blindar el uso de cámaras y grabaciones.

PROYECTO DE LEY N.º _____

“Ley del Sistema Nacional 911 de Emergencias de la República de Bolivia”

Artículo 1. Objeto

La presente Ley tiene por objeto establecer el Sistema Nacional 911 de Emergencias (en adelante «el Sistema 911»), como política pública integral para garantizar una atención rápida, coordinada y eficaz de emergencias en todo el territorio boliviano, mediante un número único, gratuito y centralizado.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

El Sistema 911 regirá en todo el Territorio del Estado plurinacional de Bolivia, incluyendo áreas urbanas, periurbanas y rurales.

Será de aplicación obligatoria para todas las autoridades nacionales, departamentales, municipales y distritales, así como para las entidades de seguridad, salud, defensa civil, bomberos, tránsito y telecomunicaciones.

Artículo 3. Definiciones

Para efectos de esta Ley se entiende por:

- Emergencia: cualquier situación imprevisible que requiere atención inmediata para evitar daños a la vida, salud, bienes o al ambiente.
- Centro de Comando y Control 911: instalaciones físicas y operativas de recepción de llamadas, despacho de recursos, seguimiento y coordinación.
- Operador 911: persona encargada de recibir llamadas o mensajes de emergencias, registrar la información y despachar los recursos competentes.
- Instituciones vinculadas: organismos que participan en la respuesta a emergencias, tales como Policía Nacional, Bomberos, Servicios de Salud, Tránsito, Defensa Civil, entre otros.

Artículo 4. Rectoría y organización institucional

- 1) El Ministerio de Gobierno será el Órgano Rector del Sistema 911, responsable de su diseño, regulación, coordinación interinstitucional y evaluación periódica.
- 2) Se creará la Unidad Nacional 911, dependiente del Ministerio de Gobierno, con competencia técnica operativa, planificación, supervisión y articulación con entidades departamentales y municipales.
- 3) Las Gobernaciones y Gobiernos Autónomos Municipales deberán colaborar con el Sistema 911, aportando recursos, logística e infraestructura local.

Artículo 5. Infraestructura y Tecnología

- 1) Se construirán Centros Regionales de Comando y Control (C4/C5) en al menos cada capital departamental y grandes ciudades, y puestos de control secundarios donde lo requiera la dispersión territorial.
- 2) Se implementará una red de comunicaciones interoperables entre instituciones vinculadas, sistema de geolocalización, plataformas digitales de gestión de incidentes y alertas, videovigilancia para puntos críticos y accesos prioritarios, y línea telefónica nacional única “911”, gratuita y disponible las 24 horas.

Artículo 6. Telecomunicaciones y obligaciones de operadoras

- 1) Las operadoras de telefonía fija, móvil e internet están obligadas a garantizar que todas las llamadas al número 911 se transfieran gratuitamente, independientemente del servicio contratado.
- 2) Las operadoras deberán asegurar calidad mínima de señal, disponibilidad del servicio, y respaldos técnicos para prevenir interrupciones.

- 3) Toda infraestructura de telecomunicaciones requerida para el funcionamiento del Sistema 911 gozará de trato preferencial para permisos y uso del espacio aéreo/subsuelo cuando sea necesario (torres, fibra óptica, antenas).

Artículo 7. Protección de datos y privacidad

- 1) El Sistema 911 debe garantizar la protección de datos personales, conforme a la normativa nacional de protección de datos que esté vigente, asegurando que la información recibida (nombre, localización, datos de salud, etc.) sea tratada con confidencialidad, uso exclusivo para emergencias, y eliminada o archivada según lo establecido legalmente.
- 2) Las grabaciones telefónicas, video-vigilancia o geolocalización sólo podrán utilizarse en procedimientos administrativos o judiciales, previo mandato legal, salvo cuando sean necesarias para la gestión inmediata de la emergencia.

Artículo 8. Financiamiento

- 1) El financiamiento del Sistema 911 provendrá de:
 - a) Presupuesto General del Estado.
 - b) Aportes de las Gobernaciones y Gobiernos Autónomos Municipales.
 - c) Cooperación internacional y organismos multilaterales.
 - d) Otros fondos que el Estado considere convenientes.
- 2) Se instituye un fondo especial denominado “Fondo Nacional de Emergencias 911”, manejado por el Ministerio de Gobierno, destinado exclusivamente al financiamiento de infraestructura, operación, mantenimiento, capacitación y expansión del Sistema.

Artículo 9. Monitoreo, evaluación y transparencia

- 1) La Unidad Nacional 911 emitirá informes anuales de gestión, que serán presentados ante la Asamblea Legislativa Plurinacional, y publicados vía web con datos de tiempos de respuesta, número de emergencias atendidas, cobertura del servicio, costos operativos y satisfacción ciudadana.
- 2) Se promoverá participación ciudadana mediante mecanismos como buzones de sugerencias, encuestas y auditorías sociales.

Artículo 10. Coordinación interinstitucional

- 1) Las instituciones vinculadas (Policía, Bomberos, Salud, Tránsito, Defensa Civil, etc.) suscribirán convenios operativos con la Unidad Nacional 911 para garantizar la disponibilidad de recursos humanos, materiales y logísticos en la respuesta de emergencias.
- 2) Las autoridades municipales y departamentales deberán definir responsabilidades territoriales para emergencias locales, conforme al catastro geográfico de riesgos y población.

Disposiciones Transitorias

Primera: A más tardar dentro de los 180 días siguientes a la publicación de esta Ley, el Ministerio de Gobierno elaborará el reglamento operativo, los estándares técnicos y los protocolos de despacho de emergencias.

Segunda: En los primeros dos años de implementación se priorizarán las ciudades departamentales y municipios con mayores índices de violencia o riesgos naturales.



LEY “0” CORRUPCIÓN

REFORMA: LEY DE ADMINISTRACIÓN Y CONTROL ESTATAL

2.4.2. Proyecto de Ley “0” corrupción – Control y administración Pública (Reforma a la Ley 777 SPIE, Ley 1178 de administración y control gubernamental y Ley Marcelo Quiroga santa cruz)

Análisis de la problemática existente.

Prácticas corruptas recurrentes

- Venta de cargos y favores políticos: La designación de personal “de confianza” y eventuales se utiliza como mecanismo de pago político, debilitando la profesionalización.
- Diezmos en obras públicas: funcionarios designados irregularmente facilitan cobros ilícitos a contratistas.
- Fallas en contrataciones: Se adjudican contratos a empresas vinculadas a redes clientelares.
- Consultorías de línea: Bajo la figura de contratos de servicios, se encubren relaciones laborales permanentes, sin procesos meritocráticos ni estabilidad, lo que favorece la rotación clientelar.

Impacto en el desarrollo inmediato del Estado

- Baja eficiencia institucional: La falta de personal calificado y estable afecta continuidad de políticas.
- Despilfarro presupuestario: Contratos eventuales y consultorías se renuevan año a año, generando gasto duplicado sin consolidar capacidades institucionales.
- Desconfianza ciudadana: La percepción de que los cargos se venden o se entregan por afinidad política erosiona la legitimidad del Estado.
- Freno al desarrollo: Obras mal ejecutadas, mala fiscalización y proyectos truncos afectan el crecimiento económico y el acceso de la población a servicios básicos.

Análisis exhaustivo de la Ley 1178 (SAFCO)⁵

- Antigüedad: Data de 1990, concebida en otro contexto político, económico y tecnológico.
- Debilidades:
 - No regula adecuadamente la contratación de personal eventual, consultorías ni personal de confianza.
 - Fomenta la dispersión normativa: no se articula plenamente con el Estatuto del funcionario Público, la Ley 777 (Planificación Integral del Estado), ni con la Ley Marcelo Quiroga Santa Cruz (N° 004, lucha contra la corrupción).
 - Regula sistemas administrativos (planificación, presupuesto, contabilidad, control interno, organización administrativa, etc.), pero sin mecanismos modernos de control de personal ni transparencia digital.
- Inconexiones jurídicas concretas:
 - Con Estatuto del funcionario Público: coexistencia de regímenes (planta, eventual, consultoría) crea vacíos que facilitan corrupción.
 - Con Ley 777: la planificación estatal carece de correlato obligatorio en contratación de personal, lo que provoca desajuste entre planificaciones y ejecución de RR.HH.
 - Con Ley 004 (Marcelo Quiroga Santa Cruz)⁶: sanciona corrupción, pero sin mecanismos preventivos desde la gestión de personal y contrataciones estatales.

Objetivo general.

Establecer un **nuevo marco normativo único de Administración y Control Estatal**, que garantice la transparencia, la meritocracia, la eficiencia y la erradicación de la corrupción en los tres niveles de gobierno, mediante la

⁵ Ley 1178 del sistema de administración pública y control gubernamental.

⁶ Ley 004 Marcelo Quiroga Santa Cruz anticorrupción

unificación normativa, el control preventivo, la planificación vinculante y la digitalización de la gestión pública.

Objetivos Específicos.

- 1) **Unificar y modernizar** en una sola normativa integral las disposiciones vigentes en materia de función pública, control gubernamental, planificación y contrataciones, derogando la Ley 1178 (SAFCO), la Ley 2027 (Estatuto del funcionario Público) y otras disposiciones contradictorias.
- 2) **Garantizar el ingreso y la permanencia en la función pública bajo un régimen laboral único meritocrático**, eliminando la contratación de consultorías de línea, personal eventual y de confianza, salvo excepciones de alta dirección política.
- 3) **Fortalecer los sistemas de control interno y externo**, otorgando a la Contraloría y a las unidades de control la capacidad de ejercer supervisión preventiva, suspender procesos irregulares y sancionar con mayor eficacia la corrupción administrativa.
- 4) **Implementar una Plataforma Única de Contrataciones Estatales y Recursos Humanos (PUCERH)** para digitalizar, transparentar y centralizar toda la información sobre contratación de personal, adjudicación de obras, adquisición de bienes y servicios y ejecución presupuestaria en tiempo real.
- 5) **Vincular la contratación y asignación de recursos** a los planes estratégicos nacionales, departamentales y municipales, garantizando la coherencia entre planificación, ejecución y control.
- 6) **Simplificar la burocracia estatal** mediante la instauración de una ventanilla única digital, el

expediente electrónico y la obligatoriedad de la firma digital en todos los actos administrativos.

- 7) **Promover la rendición de cuentas y el control social efectivo**, asegurando el acceso ciudadano a información pública clara, actualizada y en tiempo real.

Con este esquema, los objetivos se articulan en tres ejes principales:

- Integridad y meritocracia en la función pública.
- Transparencia y control preventivo en la gestión estatal.
- Eficiencia administrativa y simplificación burocrática.

Propuesta de implementación.

Análisis de la Ley 1178 y de leyes conexas

Antigüedad: Data de 1990, concebida en otro contexto político, económico y tecnológico.

Debilidades:

- No regula adecuadamente la contratación de personal eventual, consultorías ni personal de confianza.
- Fomenta la dispersión normativa: no se articula plenamente con el **Estatuto del funcionario Público**, la **Ley 777 (Planificación Integral del Estado)**, ni con la **Ley Marcelo Quiroga Santa Cruz (No 004, lucha contra la corrupción)**.
- Regula sistemas administrativos (planificación, presupuesto, contabilidad, control interno, organización administrativa, etc.), pero sin mecanismos modernos de control de personal ni transparencia digital.

Inconexiones jurídicas concretas:

- **Con Estatuto del funcionario Público:** coexistencia de regímenes (planta, eventual, consultoría) crea vacíos que facilitan corrupción.

- **Con Ley 777:** la planificación estatal carece de correlato obligatorio en contratación de personal, lo que provoca desajuste entre planificaciones y ejecución de RR.HH.
- **Con Ley 004 (Marcelo Quiroga Santa Cruz):** sanciona corrupción, pero sin mecanismos preventivos desde la gestión de personal y contrataciones estatales.

Base legal y normativa para unificar todo en una sola Ley de Administración y Control Estatal

La Constitución Política del Estado (CPE) reconoce principios de:

- Transparencia (art. 235 y 241).
- Meritocracia (art. 232, carrera administrativa basada en mérito).
- Acceso a la función pública sin discriminación (art. 48 y 50).
- Lucha contra la corrupción como deber estatal (art. 8 y 233).

Esto habilita a:

- Derogar y consolidar en una sola normativa los regímenes fragmentados de personal y administración pública.
- Sustituir la Ley 1178 por un marco actualizado que regule contratación, planificación, control, rendición de cuentas y régimen laboral único basado en mérito.

Propuesta de Nueva Ley de Administración y Control Gubernamental

Objetivos

1. Erradicar la corrupción en la administración pública.
2. Unificar regímenes laborales en un solo sistema administrativo meritocrático.

3. Transparentar y controlar todas las contrataciones estatales (de bienes, servicios y personal).
4. Simplificar la burocracia, reduciendo discrecionalidad y clientelismo.
5. Alinear planificación, presupuesto, personal y control bajo principios de eficiencia, eficacia y legalidad.

Reforma del Régimen Laboral Administrativo

Problemática actual

- **Consultores de línea:** ocupan funciones permanentes con contratos temporales, sin concursos ni garantías de transparencia.
- **Personal eventual:** se nombra sin criterios técnicos, con salarios dispares y alta rotación.
- **Personal de confianza:** se abusa de esta figura para colocar militantes políticos sin idoneidad.

Nueva propuesta

- **Régimen único meritocrático:** todos los servidores públicos (planta, eventual, consultores, administrativos) deben ingresar por **concurso público de méritos y examen de competencias**, con transparencia digital y supervisión ciudadana.
- **Excepciones limitadas:** solo un porcentaje reducido de cargos políticos de alta dirección podrán ser de libre nombramiento y remoción.
- **Requisitos mínimos:** se exigirá **título profesional o técnico**, salvo cargos operativos claramente definidos.
- **Evaluación periódica obligatoria:** desempeño, productividad y ética.
- **Carrera administrativa única:** con escalas salariales transparentes, estabilidad sujeta a desempeño y sanciones claras por corrupción.

Control de contrataciones estatales

- **Plataforma única de compras públicas y RR.HH.** (interoperable con Tesorería y Contraloría).
- **Bloqueo automático** de contratos que no cumplan requisitos (ej. adjudicaciones sin publicación previa, nombramientos sin concurso).
- **Registro nacional de servidores públicos y proveedores**, con historial laboral, sanciones e inhabilitaciones.

Planificación estatal priorizada

- Todo proyecto, contrato o nombramiento debe estar vinculado al **Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES)** y planes sectoriales de la Ley 777.
- No se podrán aprobar consultorías ni nuevas contrataciones sin relación directa con metas de planificación.

Simplificación burocrática

- Reducción de trámites administrativos mediante **ventanilla única digital**.
- Uso de **firma digital y expediente electrónico** para todas las gestiones.
- Eliminación de duplicidad de informes y requisitos obsoletos.

Fundamentos jurídicos para el régimen único meritocrático

- **CPE, art. 232:** “El ingreso y la promoción en la función pública se basarán en criterios de mérito, equidad de género e igualdad de oportunidades.”
- **CPE, art. 235:** establece deberes de los servidores públicos (cumplir la Constitución, rendir cuentas, no recibir beneficios indebidos).
- **Ley 2027 (Estatuto del funcionario Público):** aunque reconocía meritocracia, fue desplazada por

normas sectoriales y uso abusivo de contratos eventuales.

- **Ley 004 (Marcelo Quiroga Santa Cruz):** tipifica delitos de corrupción, pero requiere fortalecimiento preventivo.

Con base en estos artículos, se puede fundamentar la **obligatoriedad constitucional** de consolidar un régimen laboral único por mérito y concurso, eliminando las figuras discrecionales.

En resumen:

- El problema de corrupción en personal (consultores, eventuales, confianza) debe ser tratado en la nueva Ley como un **eje central**.
- La propuesta es un **régimen único de carrera administrativa** basado en **meritocracia obligatoria**, con excepciones mínimas y claramente definidas.
- Esto se enlaza directamente con la lucha contra corrupción, con la eficiencia institucional y con la simplificación administrativa.

Resumen de propuesta de Nuevo régimen de Administración y control Gubernamental “0” corrupción

Eje Temático	Ley N. ° 1178 (SAFCO, 1990)	Nueva Propuesta de Ley (2025)	Mejoras Introducidas
Objeto	Regula sistemas de administración y control gubernamental (planificación, presupuesto, contabilidad, control interno y externo).	Regula administración, control, planificación, contratación pública y régimen laboral único.	Se amplía objeto: integra RR.HH., contrataciones y digitalización.
Régimen laboral	No regula directamente personal; coexistencia con Estatuto del funcionario Público, consultores, eventuales, de confianza.	Establece régimen único meritocrático : ingreso por concurso, carrera administrativa, escalas salariales unificadas.	Se elimina fragmentación y discrecionalidad en contratación de personal.
Contrataciones	SAFCO no regula compras	Crea Plataforma Única de	Transparencia digital

Eje Temático	Ley N. ° 1178 (SAFCO, 1990)	Nueva Propuesta de Ley (2025)	Mejoras Introducidas
estatales	públicas, se rige por DS y normas complementarias.	Contrataciones y RR.HH. (PUCERH) con publicación en tiempo real, bloqueo automático y registro de beneficiarios reales.	obligatoria y control preventivo.
Planificación	Regula sistema de planificación, pero desconectado de Ley 777 y ejecución de RR.HH.	Vincula toda contratación y gasto a planes estratégicos (Ley 777, PDES). Auditoría ex-ante obligatoria en proyectos grandes.	Se conecta planificación con contratación y personal.
Control interno	Define que cada entidad tiene responsabilidad de su control interno.	Unidades de control interno con funciones claras, articuladas a la Contraloría, con gestión por riesgos.	Se fortalecen controles preventivos y coordinados.
Control externo	Contraloría revisa rendición de cuentas posterior.	Contraloría con autonomía presupuestaria y facultad de suspender pagos/contratos ante indicios de irregularidades graves.	Se pasa de control posterior a control preventivo y correctivo inmediato.
Transparencia y rendición de cuentas	Principio general, no contempla mecanismos digitales modernos.	Acceso abierto y en tiempo real a información en la PUCERH, incluyendo personal, proveedores y ejecución presupuestaria.	Transparencia plena, datos abiertos, participación ciudadana activa.
Simplificación administrativa	No prevista, mantiene lógica burocrática.	Establece ventanilla única digital, firma digital y expediente electrónico obligatorio.	Reduce trámites, elimina duplicidad, agiliza procesos.
Responsabilidad de servidores públicos	Responsabilidad civil, administrativa y penal, con procesos lentos y dispersos.	Define faltas administrativas claras, vinculación directa con proceso penal, sanciones inmediatas y recuperación de activos.	Mayor efectividad sancionatoria, reducción de impunidad.

Eje Temático	Ley N. ° 1178 (SAFCO, 1990)	Nueva Propuesta de Ley (2025)	Mejoras Introducidas
Articulación con otras leyes	Inconexa con Ley 2027, Ley 777 y Ley 004 (Marcelo Quiroga).	Unifica en una sola normativa el marco de administración pública, control y función pública.	Se eliminan contradicciones y vacíos normativos.
Disposición derogatoria	Ninguna.	Deroga Ley 1178, Ley 2027 y normas contrarias.	Unificación y modernización del marco jurídico.

Marco Lógico de nueva Ley de Administración y control Gubernamental “0” Corrupción

Narrativa	Indicadores verificables	Medios de verificación	Supuestos/Riesgos
Objetivo General Unificar y modernizar la administración pública mediante un marco normativo integral que garantice transparencia, meritocracia, eficiencia y control estatal.	- Nueva Ley promulgada y reglamentada en el plazo de 12 meses. - Reducción del 30% en denuncias de corrupción administrativa en los primeros 5 años. - Aumento del 40% en confianza ciudadana hacia la gestión pública (encuestas nacionales).	- Gaceta Oficial del Estado. - Informes de la Contraloría. - Encuestas de percepción ciudadana.	Voluntad política sostenida para la implementación y aceptación de la sociedad civil.
Objetivos Específicos			
1. Unificar en una sola norma la Ley 1178, Ley 2027 y disposiciones conexas.	- Derogación de las normas fragmentadas en la disposición final. - 100% de entidades públicas adaptadas a la nueva normativa en 24 meses.	- Gaceta Oficial. - Informes de transición de ministerios y entidades públicas.	Coordinación efectiva entre órganos del Estado y entidades autónomas.
2. Garantizar un régimen laboral único meritocrático.	- 100% de los ingresos a la función pública por concurso público en 3 años. - Eliminación de contratos eventuales y consultorías de línea en 2 años.	- PUCERH (Plataforma Única). - Auditorías de RR.HH.	Resistencia de grupos de poder y estructuras clientelares.
3. Fortalecer	- Contraloría con capacidad	- Informes anuales de la	Recursos financieros y

Narrativa	Indicadores verificables	Medios de verificación	Supuestos/Riesgos
control interno y externo.	de suspender pagos/contratos desde el primer año. - 80% de auditorías con mecanismos de control preventivo en lugar de correctivo en 5 años.	Contraloría. - Memorias institucionales.	técnicos adecuados para Contraloría y unidades de control.
4. Implementar la Plataforma Única (PUCERH).	- Plataforma nacional operativa en 18 meses. - 100% de procesos de contratación y RR.HH. registrados en línea.	- Portal oficial de la PUCERH. - Informes del Ministerio de Economía y Finanzas.	Desarrollo tecnológico suficiente y capacitación del personal público.
5. Vincular contratación con planificación.	- 90% de proyectos financiados alineados a planes estratégicos en 3 años.	- POAs y PDES. - Informes del Ministerio de Planificación.	Coherencia intergubernamental en planes municipales, departamentales y nacionales.
6. Simplificar burocracia estatal.	- 70% de trámites internos digitalizados en 3 años. - 100% de actos administrativos con firma digital en 5 años.	- Reportes del Ministerio de Justicia y Transparencia. - Auditorías de sistemas digitales.	Infraestructura tecnológica estable y legislación de firma digital consolidada.
7. Promover control social y acceso ciudadano.	- Portal de transparencia con acceso ciudadano abierto desde el primer año. - 50% de participación ciudadana en procesos de veeduría en 5 años.	- Reportes de control social. - Encuestas ciudadanas.	Compromiso real de la sociedad civil y organizaciones sociales.

Marco Jurídico y Proyecto de Ley Modelo con compatibilidad jurídica

I. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. Constitución Política del Estado (CPE)⁷:

- Art. 8: Principios de ética, transparencia y responsabilidad.
- Art. 232: Ingreso y promoción en función pública mediante mérito.

⁷ Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia. Promulgada en la gestión 2009.

- Art. 233: Los servidores públicos son responsables por sus actos de administración.
- Art. 235: Deberes de los servidores públicos (cumplir la Constitución, rendir cuentas, no beneficiarse del cargo).
- Art. 241: Control social sobre la gestión pública.
- 2. **Normativa vigente y problemática:**
 - **Ley N° 1178 (SAFCO):** obsoleta, prioriza control posterior, sin mecanismos digitales ni meritocracia.
 - **Ley 2027 (Estatuto del funcionario Público):** parcialmente abrogada, fragmentó regímenes laborales.
 - **Ley N° 004 Marcelo Quiroga Santa Cruz:** sanciona corrupción, pero carece de herramientas preventivas en contratación y recursos humanos.
 - **Ley N° 777 (Planificación Integral del Estado):** establece planificación, pero desvinculada de contratación de personal y control interno.
- 3. **Necesidad de unificar normativa:**
Actualmente existen múltiples leyes y reglamentos inconexos sobre función pública, contratación, control y planificación. La dispersión permite vacíos que alimentan la corrupción. Se propone **consolidar en una sola norma** el marco de administración pública y control estatal.

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

- La corrupción en Bolivia se manifiesta en los tres niveles de gobierno a través de **venta de cargos, diezmos en obras, favoritismo político, adjudicaciones directas indebidas y contratación irregular de consultorías, personal eventual y de confianza.**

- La **Ley 1178 (1990)** es insuficiente frente a la modernización del Estado y la lucha contra la corrupción; no articula con normas posteriores ni responde a la realidad tecnológica actual.
- La fragmentación normativa en materia de función pública genera **inestabilidad laboral, rotación clientelar y baja profesionalización**, lo que afecta directamente la ejecución de proyectos y el desarrollo económico-social.
- Es imperativo establecer un **régimen único meritocrático**, que elimine la discrecionalidad en la contratación de servidores públicos y garantice profesionalismo y eficiencia en el aparato estatal.
- La nueva Ley debe **fortalecer la planificación estatal**, simplificar la burocracia, digitalizar procesos y asegurar la **transparencia absoluta en contrataciones**.

III. ARTICULADO

TÍTULO I – DISPOSICIONES GENERALES

Art.1.(Objeto).

La presente Ley tiene por objeto regular la Administración y el Control Estatal en los tres niveles de gobierno, consolidando en una sola normativa la planificación, gestión de recursos humanos, contratación de bienes y servicios, control interno y externo, con el fin de garantizar la transparencia, la meritocracia y la erradicación de la corrupción.

Art. 2 (Ámbito de aplicación)

La Ley es de aplicación obligatoria en todas las entidades públicas del nivel central, departamental, municipal, universidades públicas y empresas estatales.

Art. 3 (Principios rectores)

Legalidad, transparencia, mérito, eficacia, eficiencia, control social, rendición de cuentas, digitalización de procesos y responsabilidad pública.

TÍTULO II – RÉGIMEN LABORAL ÚNICO MERITOCRÁTICO

Art. 4. (Unificación del régimen).

Queda prohibida la contratación de personal eventual, consultorías de línea y personal administrativo de confianza fuera del régimen único. Todos los servidores públicos ingresarán por concurso público de méritos y examen de competencias.

Art. 5. (Ingreso y promoción).

El acceso a la función pública se realizará mediante convocatorias públicas nacionales, garantizando igualdad de oportunidades, equidad de género e inclusión social.

Art. 6. (Excepciones).

Sólo se permitirá la designación directa para cargos políticos de alta dirección (ministros, viceministros, gobernadores, alcaldes y sus equivalentes), los cuales deberán cumplir requisitos mínimos de idoneidad establecidos por reglamento.

Art. 7. (Carrera administrativa).

Se establece una carrera administrativa única con estabilidad sujeta a evaluación periódica de desempeño, bajo parámetros de productividad, ética y cumplimiento de metas institucionales.

Art. 8. (Escala salarial).

Se implementa una escala nacional unificada de remuneraciones para servidores públicos, en función de jerarquía, experiencia y mérito, eliminando la discrecionalidad en fijación de salarios.

TÍTULO III – CONTRATACIONES ESTATALES

Art. 9. (Plataforma Única).

Créase la Plataforma Única de Contrataciones Estatales y Recursos Humanos (PUCERH), interoperable con Tesorería y Contraloría, para publicar en tiempo real todos los procesos de contratación, designación de personal, ejecución contractual y pagos efectuados.

Art. 10. (Bloqueo automático).

La PUCERH bloqueará automáticamente procesos que no cumplan requisitos de convocatoria pública, transparencia documental o criterios de idoneidad.

Art. 11. (Beneficiarios reales).

Será obligatoria la identificación de beneficiarios reales de empresas contratistas, prohibiéndose la contratación con personas o empresas sancionadas por corrupción.

TÍTULO IV – PLANIFICACIÓN ESTATAL

Art. 12. (Vinculación a la planificación).

Toda contratación de personal, servicios u obras deberá estar vinculada a los planes estratégicos definidos en la Ley 777 y al Plan de Desarrollo Económico y Social.

Art. 13. (Auditoría ex-ante).

Los proyectos de gran envergadura estarán sujetos a auditoría técnica y financiera previa a su adjudicación.

TÍTULO V – SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA Y DIGITALIZACIÓN

Art. 14. (Ventanilla única).

Se establece una ventanilla única digital para todos los trámites administrativos internos y externos de la administración pública.

Art. 15. (Firma digital y expediente electrónico).

Todos los actos administrativos deberán gestionarse en formato electrónico con firma digital reconocida legalmente.

TÍTULO VI – CONTROL INTERNO Y EXTERNO

Art. 16. (Fortalecimiento de la Contraloría).

La Contraloría General del Estado gozará de autonomía presupuestaria y facultad de suspender pagos o contratos ante la detección de irregularidades graves.

Art. 17. (Responsabilidad administrativa).

Todo servidor público será responsable por los actos realizados en el ejercicio de sus funciones, respondiendo civil, administrativa y penalmente.

Art. 18. (Control social).

Las organizaciones de la sociedad civil y el control social tendrán acceso a toda la información pública registrada en la PUCERH.

DISPOSICIONES FINALES

Disposición derogatoria única. Quedan derogadas la Ley 1178 (SAFCO), la Ley 2027 (Estatuto del funcionario Público) y todas las disposiciones contrarias a la presente Ley.

Disposición transitoria. El Órgano Ejecutivo, en un plazo máximo de 12 meses, deberá reglamentar la presente Ley y migrar todos los sistemas administrativos y de contratación a la PUCERH.



PROYECTO: LEY “BLINDAJE DE LA PROPIEDAD PRIVADA”

2.4.3. Proyecto de Ley “Blindaje de la Propiedad Privada”

Análisis de la problemática existente.

Con En Bolivia, la propiedad privada se encuentra reconocida y protegida por la Constitución Política del Estado (CPE, art. 56)⁸, que garantiza la posesión individual y colectiva, siempre que cumpla una función social. Sin embargo, en la práctica, el ejercicio pleno de este derecho se ve condicionado por disposiciones del Código Civil y, especialmente, del Código Tributario Boliviano, que establecen la posibilidad de embargo, remate o pérdida de la propiedad en caso de incumplimiento del pago de impuestos anuales.

Esto genera una contradicción:

- Por un lado, el Estado garantiza el derecho a la propiedad privada como base de seguridad y estabilidad familiar.
- Por otro, condiciona su permanencia al cumplimiento de cargas fiscales, lo cual convierte el derecho en un bien frágil y sujeto a la pérdida por incapacidad económica, afectando principalmente a sectores vulnerables como adultos mayores, desempleados o personas con bajos ingresos.

Problema central: La propiedad privada, especialmente la vivienda familiar principal, puede ser objeto de embargo y remate en procesos de ejecución tributaria, equiparando la falta de pago de impuestos con la pérdida del derecho fundamental a un lugar donde vivir.

Análisis Legal.

Código Tributario Boliviano (Ley N° 2492):

- Artículos sobre **medidas coactivas y embargos** permiten la incautación de bienes inmuebles ante deudas tributarias.

⁸ Constitución Política del Estado promulgado en la gestión 2009

- Se carece de una figura de **“propiedad inembargable por ser vivienda única y familiar”**, lo que deja desprotegido el núcleo esencial del derecho a la vivienda.

Código Civil Boliviano:

- Reconoce la propiedad y los derechos reales, pero no establece un blindaje especial frente a embargos tributarios.
- No diferencia entre bienes productivos, comerciales o de vivienda principal, lo que debilita la protección del derecho humano a la vivienda.

Constitución Política del Estado (CPE):

- Si bien el artículo 56 garantiza la propiedad privada, su aplicación práctica se ve debilitada por la prevalencia de normas tributarias que permiten su embargo sin diferenciar la función social de la vivienda.

Objetivo general.

Blindar la propiedad privada de uso habitacional principal (vivienda familiar), estableciendo su carácter inembargable frente a deudas tributarias, garantizando así la seguridad jurídica, la estabilidad social y el derecho fundamental a la vivienda.

Objetivos Específicos.

- ❖ Reformar el Código Tributario Boliviano para establecer que la vivienda única de un contribuyente sea declarada inembargable por deudas tributarias.
- ❖ Modificar el Código Civil Boliviano incorporando una figura de protección especial a la propiedad privada destinada a vivienda familiar.
- ❖ Garantizar el principio de proporcionalidad en la ejecución tributaria, priorizando medidas menos gravosas (retenciones, convenios de pago, medidas sobre otros bienes no esenciales).

- ❖ Promover seguridad jurídica y confianza en el Estado, fortaleciendo la legitimidad del sistema tributario mediante el respeto a derechos fundamentales.
- ❖ Consolidar un marco legal equitativo, en el cual el cumplimiento de obligaciones fiscales no pueda justificar la desposesión de la vivienda familiar.

Propuesta de implementación Proyecto de Ley de Blindaje de la Propiedad Privada.

I. Fundamentación Constitucional

La Constitución Política del Estado (CPE) en su artículo 56, párrafo I, establece que *“toda persona tiene derecho a la propiedad privada individual y colectiva, siempre que esta cumpla una función social”*. Asimismo, el artículo 19 reconoce el derecho a un hábitat y vivienda digna, adecuada y accesible.

No obstante, la normativa tributaria vigente —específicamente el **Código Tributario Boliviano, Ley N° 2492**— faculta a la Administración Tributaria a ejecutar embargos y remates de bienes inmuebles ante deudas tributarias, sin distinción entre bienes productivos y la vivienda familiar única. Esto genera una vulneración indirecta al derecho fundamental a la vivienda, debilitando la seguridad jurídica y dejando a familias enteras en situación de desprotección.

La vivienda es más que un bien material: constituye un derecho humano reconocido en tratados internacionales como el **Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (artículo 11)** y la **Convención Americana sobre Derechos Humanos (artículo 21)**, ambos ratificados por Bolivia, que obligan al Estado a garantizar la inviolabilidad de la vivienda como núcleo de protección de la familia.

II. Problemática Identificada

El actual marco legal permite que la vivienda de uso familiar sea embargada y rematada como consecuencia del incumplimiento de obligaciones tributarias. Ello produce tres efectos negativos:

1. **Inseguridad jurídica:** la propiedad privada deja de ser un derecho garantizado para convertirse en un bien condicionado.
2. **Desprotección social:** familias de escasos recursos pueden perder su único hogar por deudas fiscales menores o acumuladas.
3. **Contradicción normativa:** mientras la CPE garantiza el derecho a la vivienda y a la propiedad privada, la normativa tributaria lo desconoce en la práctica al habilitar el embargo de la vivienda única.

III. Fundamentación Sociológica y Económica

Desde un enfoque sociológico, la propiedad de la vivienda no solo cumple una función económica, sino también de **integración social, estabilidad y dignidad familiar**. La vivienda constituye el espacio básico de seguridad, pertenencia y desarrollo humano. Su pérdida forzada por causas tributarias rompe la cohesión social, incrementa la vulnerabilidad y genera conflictividad.

Económicamente, la práctica actual desincentiva la cultura tributaria, pues los contribuyentes perciben al Estado como un ente coercitivo más que como un garante de derechos. En cambio, al blindar la vivienda familiar, se genera confianza en el sistema y se promueve un cumplimiento más justo y progresivo de las obligaciones fiscales.

IV. Derecho Comparado

Diversos países han avanzado en la **protección de la vivienda única como bien inembargable**:

- **España:** la Ley de Enjuiciamiento Civil contempla limitaciones para el embargo de la vivienda habitual

en ejecuciones hipotecarias y fiscales, introduciendo medidas de protección.

- **México:** el artículo 27 de la Constitución y varias legislaciones estatales declaran la vivienda familiar como “*bien de familia inalienable e inembargable*”.
- **Argentina:** el Código Civil y Comercial reconoce el “*Bien de Familia*” como inembargable frente a deudas comunes, excepto en casos específicos como créditos hipotecarios.

Bolivia puede adoptar estas buenas prácticas, armonizando su legislación tributaria con los derechos humanos y constitucionales.

V. Justificación del Proyecto de Ley

El presente **Proyecto de Ley “Blindaje de la Propiedad Privada”** se propone subsanar esta contradicción normativa, estableciendo la inembargabilidad de la vivienda única familiar frente a deudas tributarias. Con ello se pretende:

- **Respetar el principio de proporcionalidad**, evitando medidas excesivas en la ejecución fiscal.
- **Garantizar derechos fundamentales**, asegurando que ninguna familia pierda su hogar por deudas tributarias.
- **Armonizar el sistema jurídico boliviano**, alineando el Código Tributario y el Código Civil con la CPE y los tratados internacionales.
- **Promover confianza y cultura tributaria**, bajo un enfoque de justicia social y protección del bien común.

PROYECTO DE LEY N° ____/2025-2026

“Ley de Blindaje de la Propiedad Privada”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, en su artículo 56, reconoce y garantiza el derecho a la

propiedad privada individual y colectiva, siempre que cumpla una función social. Asimismo, el artículo 19 establece el derecho de toda persona a un hábitat y vivienda digna.

No obstante, el Código Tributario Boliviano (Ley N° 2492) faculta a la Administración Tributaria a ejecutar medidas coactivas que incluyen el embargo y remate de bienes inmuebles por incumplimiento de obligaciones fiscales. Esta disposición, al no diferenciar entre bienes productivos y la vivienda familiar única, genera vulneraciones indirectas a derechos fundamentales y debilita la seguridad jurídica de la propiedad privada.

El presente Proyecto de Ley tiene por objeto proteger la **vivienda única de uso familiar** frente a embargos derivados de deudas tributarias, garantizando el derecho constitucional a la vivienda y evitando que familias bolivianas queden desprotegidas por causas tributarias.

EL ÓRGANO LEGISLATIVO PLURINACIONAL, DECRETA:

Capítulo I – Disposiciones Generales

Artículo 1 (Objeto)

La presente Ley tiene por objeto declarar la inembargabilidad de la vivienda única familiar frente a procesos de ejecución tributaria.

Artículo 2 (Definición)

Se entiende por “*vivienda única familiar*” el inmueble destinado exclusivamente a uso habitacional del contribuyente y su núcleo familiar, siempre que no tenga carácter comercial, industrial ni productivo.

Artículo 3. (Principio de protección)

La vivienda única familiar constituye un bien de interés social y será considerada inembargable, inalienable e irrenunciable frente a deudas tributarias.

Capítulo II – Modificaciones Normativas

Artículo 4. (Modificación al Código Tributario Boliviano).

Se incorpora en el Código Tributario Boliviano un artículo adicional que establezca:

“Queda prohibido el embargo, secuestro o remate de la vivienda única familiar del contribuyente en procesos de ejecución tributaria. La Administración Tributaria deberá agotar otras medidas de cobro sobre bienes distintos de la vivienda única familiar.”

Artículo 5. (Modificación al código civil)

Se incorpora en el Código Civil un artículo que establezca:

“La vivienda única familiar destinada a habitación del propietario y su familia será considerada inembargable frente a deudas tributarias, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial sobre otros bienes del deudor.”

Capítulo III – Mecanismos Alternativos

Artículo 6. (Mecanismo de ejecución)

La Administración Tributaria, en caso de incumplimiento, deberá priorizar mecanismos alternativos de cobro, tales como:

- a) Planes de pago y facilidades de financiamiento.
- b) Retenciones en cuentas bancarias.
- c) Embargo de bienes muebles, vehículos o inmuebles no destinados a vivienda familiar.

Artículo 7. (Certificación de vivienda única)

El Órgano Ejecutivo, mediante reglamentación, establecerá el procedimiento para la certificación de la vivienda única familiar, la cual será inscrita en el registro de Derechos Reales con la condición de inembargable.

Capítulo IV – Disposiciones Finales

Artículo 8. (Reglamentación)

El Órgano Ejecutivo reglamentará la presente Ley en un plazo no mayor a noventa (90) días calendario, estableciendo los requisitos y procedimientos para la protección legal de la vivienda única familiar.

Artículo 9. (Vigencia)

La presente Ley entrará en vigencia desde su publicación en la Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.

2.5.Desarrollo ejecutivo del Pilar No 1 Reforma legislativa Liberal para Reactivar la Economía mediante la formalización del empleo, comercio y propiedad privada.

La Reforma legislativa para reactivar la economía mediante la formalización del empleo, comercio y propiedad privada, es una serie de tres proyectos de Ley, que generaran un impacto piloto para formalizar el universo de contribuyentes informales y formalizarlos al régimen laboral, comercial y generar impacto económico Enel sector rural, titularizando las tierras a sus verdaderos productores.



PROYECTO:

LEY GENERAL DEL TRABAJO Y EMPLEO

2.5.1. Proyecto de Ley General del Trabajo y Empleo “Con Fe y Trabajo todo es Posible”.

Análisis de la problemática existente.

a) Ley General del Trabajo (LGT) – 1939 y normativa conexas

La **Ley General del Trabajo (LGT)** constituye el pilar del régimen laboral boliviano, pero su **antigüedad** y múltiples **parches normativos** la han vuelto rígida, desigual y poco compatible con los principios constitucionales vigentes (CPE 2009). Entre sus problemas principales:

- Disposiciones que, aunque diseñadas para proteger a la mujer, en la práctica **desincentivan su contratación** (ej. fueros de estabilidad excesivamente amplios en embarazo, licencias sin compensación estatal). Esto genera discriminación indirecta en el sector privado.
- La normativa **carece de un enfoque de igualdad sustantiva de género**, violando el principio constitucional de **igualdad ante la ley** (art. 14 CPE).
- El sistema se centra en la **protección unilateral del trabajador**, sin promover una relación paritaria y meritocrática entre empleador y empleado, lo que desincentiva la formalización laboral.

b) Estatuto del funcionario Público (Ley N° 2027, 1999)

El **Estatuto del funcionario Público** regula las relaciones en el sector estatal, pero ha sido progresivamente desnaturalizado por reformas y decretos. Los principales problemas:

- **Personal eventual y consultorías de línea:** se utilizan como mecanismos de contratación paralela, sin beneficios sociales ni estabilidad.
- Estas modalidades **violan el principio de igualdad y meritocracia**, permitiendo la contratación discrecional de personal por afinidad política o

temporal, en desmedro de los profesionales que cumplen carrera administrativa.

- Generan **precariedad laboral** en el sector público, afectando principalmente a jóvenes profesionales y mujeres.

c) Problema estructural

- El **mercado laboral boliviano es altamente informal** (más del 70% según datos del INE), lo cual está vinculado a la rigidez normativa y la ausencia de incentivos a la formalización.
- Ni la LGT ni el Estatuto promueven **contratación con meritocracia**, lo que reduce la competitividad y fomenta la rotación ineficiente de personal en el sector público y privado.

Objetivo general.

Establecer un **nuevo régimen laboral en los sectores público y privado**, basado en los principios de **igualdad ante la ley, meritocracia, paridad de derechos y obligaciones entre trabajador y empleador**, que fomente la formalización de la contratación y elimine las prácticas de precarización laboral.

Objetivos Específicos.

Los objetivos específicos son:

- ❖ Reformar la **Ley General del Trabajo** para garantizar la igualdad de oportunidades laborales entre hombres y mujeres, eliminando disposiciones que incentiven discriminación indirecta.
- ❖ Establecer reformas a la legislación laboral, para dinamizar la economía nacional, estableciendo tres (3) jornadas laborales de 8 horas, y jornadas laborales por Horas.
- ❖ Abolir las modalidades de **personal eventual y consultorías de línea** en el sector público, reemplazándolas por un régimen de contratación

transparente, con beneficios sociales y evaluaciones meritocráticas.

- ❖ Crear un **sistema nacional de concursos públicos de méritos y exámenes de competencia** para el ingreso y ascenso en el sector público.
- ❖ Modernizar las relaciones laborales privadas para equilibrar derechos y obligaciones, fomentando **contratos formales** con beneficios sociales básicos.
- ❖ Establecer **incentivos tributarios y de seguridad social** para empresas que formalicen a su personal.
- ❖ Promover la **paridad de género** en el acceso a cargos y empleos, en **igualdad de condiciones**, sin ventajas a un género, discriminando al otro.

Proyecto de Ley.

Nombre del Proyecto:

“Ley General del Trabajo y Empleo”

Exposición de Motivos

La presente Ley busca modernizar el régimen laboral boliviano, armonizando la **Ley General del Trabajo de 1939** y el **Estatuto del funcionario Público de 1999** con la Constitución Política del Estado y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por Bolivia.

El nuevo marco normativo pretende garantizar **igualdad de género, seguridad jurídica, paridad en las relaciones laborales** y la **formalización del empleo**, eliminando modalidades precarias en el sector público y privado, y reemplazándolas por un sistema de contratación con base en méritos, transparencia y competitividad.

TÍTULO I – DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1 (Objetos)

La presente Ley tiene por objeto regular las relaciones laborales en Bolivia, estableciendo un régimen único y

moderno que promueva igualdad, meritocracia y formalización en los sectores público y privado.

Artículo 2 (Principios)

El régimen laboral boliviano se regirá por los principios de:

- Igualdad ante la ley.
- No discriminación de género.
- Paridad de derechos y obligaciones entre trabajador y empleador.
- Estabilidad razonable y justa.
- Meritocracia en la contratación pública y privada.

Promoción del empleo formal y productivo.

TÍTULO II – RÉGIMEN LABORAL PRIVADO

Artículo 3. (Contratación)

Todo contrato laboral deberá ser formal, escrito y registrado ante la autoridad laboral competente, garantizando beneficios sociales mínimos.

Artículo 4. (Igualdad de género)

Queda prohibida toda disposición, práctica o contrato que directa o indirectamente limite la contratación de mujeres por razones de maternidad, edad u otras condiciones.

Artículo 5. (Incentivos a la formalización)

Se establecen incentivos tributarios para empresas que incorporen trabajadores en planilla formal con aportes a la seguridad social.

TÍTULO III – RÉGIMEN LABORAL PÚBLICO

Artículo 6. (Eliminación de contratos precarios)

Se eliminan las modalidades de personal eventual y consultorías de línea en el sector público. Todo personal deberá ser contratado mediante concurso de méritos y examen de competencias.

Artículo 7. (Derechos y beneficios)

El personal contratado en el sector público gozará de los mismos beneficios sociales que el régimen laboral privado, salvo las excepciones propias de funciones estratégicas.

Artículo 8. (Sistema Nacional de Méritos)

Se crea el **Sistema Nacional de Ingreso y Ascenso al Empleo Público**, basado en concursos públicos, meritocracia y transparencia.

TÍTULO IV – DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

Artículo 9. (Derogaciones y modificaciones).

Se derogan o modifican todas las disposiciones de la **Ley General del Trabajo** y del **Estatuto del funcionario Público** que sean contrarias a la presente Ley.

Artículo 10. (Reglamentación)

El Órgano Ejecutivo, en un plazo de 120 días calendario, reglamentará la presente Ley.

Artículo 11. (Entrada en vigencia)

La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.



PROYECTO:

NACIONALIZACION DE VEHICULOS

2.5.2. Proyecto de Nacionalización de Vehículos “Tu propiedad privada es tuya”.

Definiciones.

A continuación, presentamos las correspondientes definiciones para el presente proyecto de ley nacional, que sustentaran el programa de nacionalización de vehículos indocumentados:

“Autos chutos (no robados)” = vehículos **indocumentados / ingresados ilegalmente o sin papeleo de importación y sin matriculación formal**. (No incluye vehículos oficialmente registrados ni los que son claramente unidades reportadas como robadas por policía; tampoco incluye motorizados legales.)

Análisis de la problemática existente.

Situación actual: datos disponibles y magnitud del problema

- Según datos de la Cámara Automotor Boliviana (CAB), entre 2013 y 2024 ingresaron al país **1.280.113 vehículos indocumentados**, lo que da un promedio de más de **120.000 autos chutos** (Indocumentados) **al año**.
- Se reporta que en todo el país circulan alrededor de **1,2 millones de vehículos indocumentados**, sin placas, distribuidos en diversas provincias y departamentos.
- El parque automotor nacional en 2024 era de aproximadamente **2.583.289 unidades** (autos, camionetas, vagonetas etc.).
- Estas cifras provienen de fuentes mediáticas y declaraciones públicas; no hay un censo oficial único que confirme a fecha fija.
- Hay ferias, zonas rojas, ventas en redes sociales que comercializan autos sin legalidad, muchas veces ignorando decretos y leyes que regulan importaciones.

Principales Limitaciones.

- Falta de una fuente oficial única que liste vehículos indocumentados por año y por estado (Aduana, PNC y Direcciones de Tránsito tienen datos parciales, pero no siempre públicos ni consolidados).
- Diferencias en definiciones entre “indocumentado”, “sin placa”, “contrabando”, “robado” → pueden inducir sobre- o subestimación.
- Algunas cifras citadas en prensa mezclan autos robados (tráfico de autopartes/robados) y autos indocumentados importados por contrabando; yo separé conceptualmente lo robado vs indocumentado cuando fue posible.

El principal problema “La Aduana Nacional en la actualidad”.

Los impuestos más relevantes que se aplican cuando se importa un vehículo a Bolivia son:

Impuesto / gravamen	Qué grava / comentario	Tasa aplicada / condición observada	Fuente
IVA (Impuesto al Valor Agregado)	Se aplica sobre la base imponible compuesta por CIF + aranceles u otros cargos aduaneros	14,94 % nominal (equivalente al 13 % nominal sobre base imponible ajustada)	boliviainpuestos.com / normativa tributaria ⁹
Gravamen Arancelario (GA) / Arancel de importación	Impuesto general sobre bienes importados, aplicado al valor CIF del vehículo	varía según partida arancelaria; puede haber tasas de 0 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 35 % dependiendo del bien y del origen.	Guía de importación en Bolivia / normativa aduanera / arancel arancelario
ICE (Impuesto a los Consumos Específicos, para vehículos)	Se aplica adicionalmente a los vehículos según cilindrada, tecnología, antigüedad, etc.	tasas que pueden variar por partida arancelaria, por ejemplo 20 %, 30 %, 50 % para ciertos vehículos con mayor contaminación o cilindrada	Aduana Nacional de Bolivia (sección “ICE vehículos”)
Otros cargos / servicios aduaneros	Verificación de importaciones, agencia despachante, costos	Ejemplo: verificación de importaciones ~1,75 %, agencia despachante ~0,5 %	Bolivia impuestos (guía de importación)

⁹ Bolivia Impuestos “Impuestos para importación en Bolivia” (Ley 1990 y reglamentos)

Impuesto / gravamen	Qué grava / comentario	Tasa aplicada / condición observada	Fuente
	administrativos, seguros, fletes	2 % del CIF frontera según	

Además, hay disposiciones especiales e incentivos que afectan estos impuestos para ciertos tipos de vehículos:

- Para **vehículos con tecnología Flex fuel**, se otorgaron exenciones (0 %) al Gravamen Arancelario y al ICE por un período determinado¹⁰.
- Para vehículos híbridos auto recargables, en ciertos casos se les fija alícuota del 10 % en GA e ICE.
- En el Decreto Supremo **5142**, se liberaron aranceles al 0 % para automóviles Flex fuel, aunque se establecen medidas correctivas si hay uso de “kits eléctricos mínimos” que se encasillen inapropiadamente.
- También se ha elevado el gravamen para vehículos eléctricos “kits mínimos”, de 0 % a 10 %, y del ICE de 0 % a hasta 15 %, dependiendo de antigüedad.

Una circular reciente también muestra ajustes específicos a las tasas de GA para ciertas subpartidas de vehículos, diferenciando cilindrada, tracción, etc.

Incidencia Porcentual estimada del conjunto de impuestos (2025)

Para estimar cuánto “peso” adicional significan estos impuestos sobre el valor de importación de un vehículo, podemos hacer un ejercicio hipotético sencillo:

Supuestos para el cálculo

- Vehículo con valor CIF (costo + seguro + flete) = 100 (unidad monetaria base).
- Arancel (GA) aplicable = 10 % del CIF (esto puede variar según categoría).

¹⁰ Agencia boliviana de información “decreto establece incentivos tributarios para la importación de vehículos Flex fuel y eléctricos La paz 10 de abril de 2024 DS 5142

- IVA = 14,94 %, aplicado sobre base imponible que incluye CIF + arancel + otros cargos.
- ICE = supongamos 20 % (variable según vehículo).
- Costos adicionales menores (verificación, agencia despachante) digamos ~2 % del CIF.

Cálculo simplificado de carga total

1. $GA = 10 \rightarrow$ valor base sube a 110
2. $ICE = 20 \% \text{ de } 100 = 20$ (o podría calcularse sobre otra base; tento con 100 para simplificar) $\rightarrow +20$
3. Costos aduaneros adicionales = 2 $\rightarrow +2$
4. Base imponible IVA = CIF + GA + ICE + otros = $100 + 10 + 20 + 2 = 132$
5. $IVA = 14,94 \% \text{ de } 132 = 19,71$

Entonces el costo total de impuestos y cargos = $10 + 20 + 2 + 19,71 = 51,71$ sobre el valor CIF de 100, lo que equivale a **51,71 %** de carga adicional sobre el valor CIF.

Por lo tanto, en este escenario hipotético, la carga tributaria combinada podría rondar **~50 %** adicional al valor CIF del vehículo.

Ajustes según escenario real

- Si el GA fuera mayor (ej. 20 %) o el ICE más alto, la carga podría superar 60 %.
- Si el vehículo calificara para exenciones (flex fuel, tecnología limpia, etc.), la carga podría reducirse significativamente (a 0 % en algunas partes).
- El impacto real dependerá de la partida arancelaria, cilindrada, antigüedad, origen del vehículo, etc.

Resumen y conclusiones

- El **IVA nominal** aplicable es de **14,94 %** sobre la base imponible que incluye el CIF + aranceles + otros cargos.
- El **arancel de importación (Gravamen Arancelario)** varía según tipo de vehículo, origen y normativa especial,

con tasas comunes de 0 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 % y hasta 35 %.

- El **ICE** para vehículos también puede ser elevado (por contaminación, cilindrada, antigüedad).
- En un caso representativo, la carga total de impuestos podría llegar a alrededor de **50 %** o más del valor CIF del vehículo, aunque esto es estimado y dependerá del tipo de auto y de las exenciones o incentivos aplicables.
- Las disposiciones recientes favorecen cierto tipo de vehículos (Flex fuel, eléctricos) con exenciones o reducciones para incentivar tecnología limpia.

Disposiciones legales vigentes que inciden en este problema

a) Restricciones de antigüedad para importación legal

- Decreto Supremo **2232** (31 diciembre 2014) establece que desde el 1 de enero de 2016 solo se pueden importar vehículos usados con un máximo de **un año de antigüedad** (para vehículos livianos) mediante proceso regular.
- Para vehículos de transporte masivo o vehículos pesados, existen otras restricciones de antigüedad mayores, pero también reguladas con años límite menores que muchas unidades indocumentadas usadas.

b) Ley de Regularización de Vehículos Automotores (Ley 2332)

- Permite empadronar vehículos que fueron importados legalmente pero que no obtuvieron oportunamente placas, con ciertos requisitos.
- Para algunos vehículos antiguos (anteriores a cierto año) o motos, permite empadronamiento con certificación técnica y pago aduanero al 10% del valor referencial.

c) Aranceles aduaneros altos y regulaciones de importación

- Las leyes de aduanas y sus reglamentos establecen aranceles altos para la importación de vehículos nuevos o usados, tasas de importación, IVA, impuesto de circulación, y otros gravámenes que elevan el costo de legalizar o importar legalmente.
- Las restricciones de antigüedad funcionan como barrera para importar vehículos de segunda mano, lo que incentiva el ingreso de vehículos indocumentados, pues el mercado legal no abastece las demandas de quienes no pueden pagar autos nuevos o legales.

Normativa vigente relevante.

a) Aranceles y modificaciones recientes

- En la **Circular 103/2024** de la Aduana Nacional, se establecen modificaciones a las alícuotas del Gravamen Arancelario (GA) y del ICE para vehículos híbridos, Flex fuel y otros rangos de cilindrada¹¹.
- En 2025, el Gobierno aprobó una reducción para **vehículos Flex fuel**: el ICE pasa de 5 % a 3 %, y el GA (arancel) para esos vehículos baja de 10 % a 5 %.
- Para vehículos híbridos auto recargables (HEV), se está aplicando una reducción similar del ICE a 3 % y del GA a 5 %.
- En la normativa general de importaciones, el arancel aduanero boliviano contempla tasas típicas de **0 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 % y 35 %** según la partida arancelaria del bien.

b) ICE (Impuesto a los Consumos Específicos) para vehículos

- La Aduana nacional tiene una tabla de ICE según subpartidas arancelarias para vehículos con diferentes cilindradas, antigüedad, tipo de uso, etc.

¹¹ Aduana nacional de Bolivia, Circular No 103/2024 del 16 de abril de 2024

- Por ejemplo, para ciertos vehículos particulares de pasajeros, el ICE puede estar entre **20 %** (y en algunos casos 30 % o 50 %) dependiendo de la categoría.
- También hay subpartidas con ICE = 0 para vehículos con ciertas capacidades, tecnología o características especiales (por ejemplo, vehículos con sistema de carburación a gas natural) bajo ciertas condiciones.

c) IVA sobre importaciones

- El IVA aplicado a las importaciones es de **14,94 %** sobre la base imponible que considera el CIF + aranceles + otros cargos.
- En la “Guía de importación” se menciona claramente que el IVA “grava sobre el valor de mercadería más el arancel”.

d) Exenciones / incentivos especiales

- Para **vehículos Flex fuel**, hay exención o reducciones del GA e ICE (por ejemplo, GA = 5 %, ICE = 3 %) bajo la normativa modificatoria aprobada en 2025.
- El Decreto Supremo modificado regula que los vehículos con tecnología híbrida auto recargable también accedan a tasas especiales reducidas.

Cálculo ejemplificado para dos casos concretos

Haré dos ejemplos comparativos:

1. **Auto estándar de gasolina de 1.800 cc (no tecnología especial)**
2. **Auto Flex fuel (o híbrido con incentivos aplicables)**

Se calculará la carga tributaria (GA + ICE + IVA) aproximada.

Supuestos comunes

- Valor CIF del auto (costo + seguro + flete hasta frontera aduanera) = 100 unidades monetarias.
- Otros costos menores (agencia aduanera, verificación, transporte interno) los dejaré fuera para simplificar.

- El GA, ICE y tasas que use serán representativas conforme a normativa reciente.

Caso 1: Vehículo “estándar” (gasolina, 1.800 cc, sin incentivos especiales)

- Supongamos que la subpartida arancelaria asigna GA = **10 %** (típico arancel para bienes de consumo general)
- Supongamos que el ICE para ese vehículo “normal” es del **20 %** de la base (valor CIF) (esto es típico para algunos vehículos particulares)
- Base para IVA será $CIF + GA + ICE = 100 + 10 + 20 = \mathbf{130}$
- IVA = 14,94 % de 130 = **19,42**

Entonces:

- GA = 10
- ICE = 20
- IVA = 19,42

Carga tributaria total = $10 + 20 + 19,42 = \mathbf{49,42}$ unidades monetarias sobre CIF = 100 → **49,42 %** de incremento.

Porcentaje aproximado de carga tributaria: ~ 49,4 %

Caso 2: Vehículo con tecnología Flex fuel (o sujeto a incentivos)

- Según normativa 2025, el GA para vehículos Flex fuel podría ser reducido a **5 %** (en vez de 10 %) con modificaciones recientes.
- El ICE para esos vehículos podría reducirse a **3 %** bajo las nuevas disposiciones.
- Base IVA = $CIF + GA + ICE = 100 + 5 + 3 = \mathbf{108}$
- IVA = 14,94 % de 108 = **16,14**

Entonces:

- GA = 5
- ICE = 3

- IVA = 16,14

Carga tributaria total = 5 + 3 + 16,14 = **24,14** unidades monetarias sobre CIF = 100 → **24,14 %**

Porcentaje de carga tributaria estimada: ~ 24,1 %

Comparación de los dos casos y conclusiones

Caso	GA (%)	ICE (%)	IVA (%) sobre base ajustada	Carga tributaria total estimada	% sobre CIF
Vehículo estándar (1.800 cc)	10 %	20 %	14,94 % sobre base 130	49,42	≈ 49,4 %
Vehículo flex fuel con incentivos	5 %	3 %	14,94 % sobre base 108	24,14	≈ 24,1 %

- La diferencia es grande: el vehículo con incentivos (flex fuel) puede tener **casi la mitad** de la carga tributaria comparado con uno estándar sin beneficios especiales.
- Estos cálculos son aproximados: no incluyen costos logísticos internos, arancel o impuestos específicos locales adicionales, ni posibles tarifas de agencia aduanera, verificación, transporte interior, etc.
- La normativa específica (por ejemplo, las subpartidas exactas, cilindrada, antigüedad, origen) puede cambiar la alícuota aplicable de GA e ICE, lo que impacta la carga real.

Problemas principales derivados

- Mercado informal grande: los autos indocumentados compiten con los vehículos legales, destruyendo parte de la demanda del importador legal.
- Pérdida de ingresos fiscales: aranceles, impuestos, matriculación no se cobran por vehículos que no están debidamente nacionalizados.
- Riesgos de seguridad: vehículos sin control de placas, sin historial claro, pueden estar robados o tener antecedentes penales.

- Problemas legales para los propietarios: dificultades con seguros, servicios, trámites municipales, tráfico legal, multas, etc.

Estimaciones de ingresos si se nacionaliza (solo autos sin antecedentes)

Para hacer una estimación razonable, tomemos como base los datos disponibles:

- Si se nacionalizara cada año unos **120.000 autos indocumentados** (sin antecedentes ilícitos) y se aplicara un arancel (o tasa de nacionalización) moderada + impuestos aduaneros menores + IVA (o equivalente), podría generar ingresos fiscales importantes.

Ejemplo estimativo:

Concepto	Supuestos	Estimación
Cantidad anual de autos a nacionalizar	120.000 unidades	
Valor promedio del vehículo nacionalizado	US\$ 9.000 (dato mencionado para autos chutos)	
Valor CIF estimado total de todos los vehículos	$120.000 \times 9.000 = \text{US\$}$ 1.080.000.000	
Arancel y tasa de nacionalización propuesta (digamos 10% aduanero + otros cargos menores)	10% aduanero + digamos 5-10% de impuestos e IVA etc.	Arancel: US\$ 108 millones + impuestos adicionales.
Ingreso total estimado	alrededor de US\$ 150 a 200 millones anuales adicionales, dependiendo de tasas.	

Descripción de documentos necesarios para nacionalizar legalmente un vehículo en Bolivia

Aquí un resumen de lo que generalmente se requeriría, considerando procedimientos similares existentes:

1. **Certificado de no antecedentes / historial del vehículo:** que no esté reportado como robado ni involucrado en delitos.

2. **Documento de propiedad original o título de importación legal** (si aplica) o una declaración de origen o importación usada para regularización.
3. **Declaración aduanera:** registro de importación o régimen aplicable, declaración de aduana.
4. **Pago de arancel aduanero** sobre el valor referencial o acordado.
5. **Pago de impuestos nacionales (IVA, impuestos internos si aplican).**
6. **Certificado técnico de inspección mecánica y emisiones:** que el vehículo cumpla con normas de seguridad y ambientales del país.
7. **Pago de matriculación y placas** en Dirección de Tránsito correspondiente.
8. **Seguro obligatorio** (SOAT u otro seguro de responsabilidad civil) si aplica.
9. **Certificado de importador** (persona natural o jurídica), registro ante aduana.

Dependiendo del tipo de nacionalización (regularización especial) podrían variarse los requisitos, eliminar algunos cargos, etc.

Análisis de leyes, normas y disposiciones que se deberían cambiar o derogar

Las que se ven problemáticas con la propuesta de nacionalización y reducción de aranceles serían:

- **Decreto Supremo 2232¹²** (2014): restringe la antigüedad de vehículos importados usados; debería modificarse o derogarse para permitir importaciones / nacionalización de autos sin antecedentes con mayor antigüedad bajo condiciones controladas.
- Normas aduaneras que fijan aranceles excesivos para vehículos importados o nacionalizados legalmente.

¹² Gaceta oficial del Estado plurinacional de Bolivia.

- Disposiciones de importación que limitan la cantidad de vehículos que una persona natural o empresa puede importar al año, independientemente de si se regularizan autos chutos.
- Leyes o decretos que prohíben expresamente la importación de vehículos usados con más de cierto número de años, aunque sean sin antecedentes y se sometan a certificación técnica.

Propuesta de solución general de régimen nuevo (aranceles bajos, control de contrabando)

- Establecer un arancel aduanero uniforme del **10%** para vehículos nacionalizados/regulares, siempre que cumplan con condiciones (no antecedentes ilegales, certificaciones técnicas, inspección, matriculación).
- Establecer un programa de nacionalización especial ligado a un plan de chatarrización similar al de Ecuador, para vehículos viejos usados (legales o sin papeles, pero sin antecedentes), permitiendo que el propietario entregue el auto antiguo y acceda a vehículo regularizado o nuevo con incentivos.
- Fortalecer controles fronterizos, coordinación aduanera, rutas de contrabando, para reducir el ingreso ilegal.
- Crear procedimientos transparentes de nacionalización, registro, expedición de placas, pago de tasas.

Objetivo general.

Lograr la nacionalización legal de autos indocumentados (sin antecedentes ilícitos), implementar un programa de chatarrización que permita renovarlos, y reformar el régimen aduanero para reducir los aranceles al 10%, de modo de combatir el contrabando, recuperar ingresos fiscales y promover un mercado automotor más justo, seguro y regulado.

Objetivos Específicos.

- ❖ Nacionalizar vehículos indocumentados sin antecedentes ilícitos, mediante un proceso regulado que incluya requisitos técnicos, legales y de pago de tasas moderadas.
- ❖ Crear un registro y formulario formal de nacionalización que permita garantizar transparencia, control de antecedentes, y prevención de delitos.
- ❖ Implementar el programa RENOVA / chatarrización, que incentive la entrega de autos viejos o indocumentados a cambio de beneficios al regularizar o adquirir vehículos modernos.
- ❖ Reformar las leyes y decretos vigentes que impiden importar autos usados o establecer aranceles muy altos, para permitir arancel aduanero del 10% para vehículos nacionalizados bajo condiciones especiales.
- ❖ Asegurar que el nuevo régimen legal no favorezca sólo un sector (por ejemplo, importadores legales), sino que incluya beneficios sociales, seguridad vial, reducción de emisiones, y haga competitivo al mercado legal frente al ilegal.

Procedimiento de Nacionalización.

Aquí una propuesta de pasos que debería exigirse en el proyecto de ley:

1. **Solicitud de nacionalización:** formulario para presentar ante la Aduana Nacional o entidad designada.
2. **Certificación de no antecedentes ilícitos** del vehículo, mediante coordinación con policía / seguridad pública / Diprove (Bolivia).
3. **Inspección técnica y ambiental** para verificación de estado del vehículo (funcionamiento, emisiones, seguridad).
4. **Declaración aduanera / pago de arancel aduanero reducido** (10 %) + impuestos aplicables (IVA o similar) + tasas municipales/tránsito.

5. **Matriculación y obtención de placas nacionales.**
6. **Seguro obligatorio, registro de propiedad.**

Proyecto de Ley.

Ley Nacionalización “Tu propiedad privada es tuya”

EXPOSICION DE MOTIVOS

El parque automotor boliviano enfrenta una situación crítica debido a la circulación de más de un millón de vehículos indocumentados o “autos chutos”, fenómeno que responde a la combinación de **altos aranceles de importación, restricciones normativas** (como la prohibición de importar autos con más de cuatro años de antigüedad) y la debilidad en el control fronterizo.

Este escenario ha generado tres problemas principales:

1. **Inseguridad jurídica y social**, porque miles de familias poseen vehículos sin registro legal.
2. **Pérdida fiscal significativa**, ya que el Estado deja de percibir impuestos por la importación formal.
3. **Impacto ambiental y de seguridad vial**, pues muchos de estos autos no cumplen estándares técnicos mínimos.

El presente **Proyecto de Ley “Nacionalización Tu propiedad Privada es Tuya”** propone:

- Nacionalizar vehículos indocumentados **sin antecedentes ilícitos**.
- Reducir los aranceles de importación a **10%**, volviendo antieconómico el contrabando.
- Eliminar las disposiciones legales que restringen injustificadamente la importación de vehículos, evitando monopolios de concesionarias.

Con ello, Bolivia avanzará hacia un **parque automotor legal, seguro, ecológico y fiscalmente controlado**.

CAPÍTULO I: Disposiciones Generales

Artículo 1 (Objeto)

La presente Ley tiene por objeto establecer un régimen especial de **nacionalización de vehículos indocumentados** y crear el **Programa “Nacionalización Tu propiedad es tuya”**, orientado a la chatarrización de vehículos antiguos e incentivo a la renovación del parque automotor.

Artículo 2. (Definiciones)

Para efectos de esta Ley se entienden los siguientes términos:

- a) Vehículo indocumentado: aquel que circula sin placa nacional, sin registro legal de importación ni documentación aduanera correspondiente, pero sin antecedentes de robo o delito.
- b) Nacionalización: acto mediante el cual se le otorga al vehículo la documentación legal nacional (aduanas, tránsito, placas) tras el cumplimiento de requisitos establecidos.
- c) Chatarrización: retiro definitivo del vehículo viejo o antiguo, o indocumentado, para su desguace conforme normas ambientales.
- d) Arancel reducido: tarifa aduanera del 10% aplicable a vehículos nacionalizados bajo esta ley, siempre que se cumpla con requisitos.

Artículo 3 (Ámbito de Aplicación)

- a) Vehículos indocumentados en circulación dentro del territorio nacional hasta la fecha de promulgación de esta Ley.
- b) Vehículos de más de diez (10) años de antigüedad que ingresen al Programa de Chatarrización.

Artículo 4 (Principios)

El proceso de nacionalización se regirá por los principios de:

- **Legalidad:** todos los vehículos deberán contar con registro formal en RUAT y Tránsito.
- **Transparencia:** el proceso será público y auditable.

- **Seguridad vial:** se priorizará la revisión técnica obligatoria.
- **Progresividad fiscal:** reducción arancelaria con fines de formalización.

CAPÍTULO II: Nacionalización

Artículo 5. (Requisitos de nacionalización).

Para nacionalizar un vehículo indocumentado sin antecedentes ilícitos será necesario presentar:

1. Certificado de no antecedentes del vehículo, expedido por la autoridad competente (Diprove, Policía, etc.).
2. Documento que acredite propiedad/posesión del vehículo.
3. Inspección técnica y ambiental.
4. Declaración aduanera especial para nacionalización.
5. Pago del arancel reducido (10 %) sobre valor referencial, IVA/impuestos nacionales y tasas municipales de tránsito.
6. Obtención de placa nacional, matriculación, seguro obligatorio.

Artículo 6. (Procedimiento)

El proceso de nacionalización se realizará ante la Aduana Nacional, autoridad de tránsito y entidades municipales competentes. Se establecerá formulario único nacional.

Artículo 7. (Plazo)

El proceso de nacionalización tendrá una vigencia de **doce (12) meses**, prorrogable una sola vez por seis (6) meses mediante Decreto Supremo.

CAPÍTULO III: Reformas al régimen aduanero

Artículo 7. (Arancel reducido)

Se modifica la normativa aduanera vigente para garantizar que vehículos nacionalizados bajo esta Ley paguen arancel aduanero del 10 %.

Artículo 8. (Antigüedad permitida)

Se deroga o modifica el Decreto Supremo 2232 (y otras normas similares) que restringen la importación legal de autos usados a antigüedades muy bajas, permitiendo que autos sin antecedentes y con adecuada inspección técnica puedan ser nacionalizados aún si su antigüedad supera los límites vigentes, hasta cierto tope (por ejemplo 5-10 años), según categoría.

CAPÍTULO IV: Disposiciones finales

Artículo 9 (Derogaciones)

Se derogan todas las normas que contradigan lo establecido en esta Ley, incluyendo disposiciones del Decreto Supremo 2232, restricciones aduaneras excesivas, y aquellas reglas de antigüedad que impidan la aplicación de esta ley.

Artículo 10 (Reglamentación)

El Órgano Ejecutivo reglamentará esta Ley en un plazo de 90 días tras su aprobación, estableciendo los reglamentos, trámites, valores referenciales, criterios técnicos, mecanismos de seguridad y control.

Artículo 11 (Entrada en vigencia)

La presente Ley entrará en vigencia a los 30 días de su publicación en la Gaceta Oficial.

Fundamento jurídico

- Constitución Política del Estado Plurinacional: derecho a la propiedad, seguridad jurídica, justicia tributaria, igualdad ante la ley.
- Ley general de aduanas y aranceles vigentes, tratados internacionales sobre comercio, derechos humanos, seguridad.
- Principios constitucionales: legalidad, razonabilidad, proporcionalidad, equidad.

Modelo de Formulario de Registro de Nacionalización

Este es un **borrador simplificado** que podría usarse en ventanilla o en línea:

FORMULARIO ÚNICO DE REGISTRO PARA NACIONALIZACIÓN DE VEHÍCULOS

1. DATOS DEL PROPIETARIO

Nombre completo: _____

C.I.: _____ Expedido en: _____

Dirección: _____

Teléfono / Celular: _____

Correo electrónico: _____

2. DATOS DEL VEHÍCULO

Marca: _____

Modelo: _____

Año de fabricación: _____

Color: _____

N° de chasis / VIN: _____

N° de motor: _____

Procedencia (si se conoce): _____

3. DECLARACIÓN DEL PROPIETARIO

☐ Declaro que el vehículo **no tiene antecedentes de robo ni ilícitos** en Bolivia o en el extranjero.

☐ Me comprometo a presentar el vehículo a la **inspección técnica y ambiental**.

☐ Acepto pagar los aranceles e impuestos correspondientes establecidos por Ley.

Firma _____ del propietario: _____

Fecha: ____ / ____ / 2025

4. USO EXCLUSIVO DE LA AUTORIDAD

N° de registro asignado: _____

Inspector asignado: _____

Observaciones: _____

Resultado de inspección: ☐ Aprobado ☐ Rechazado

Cronograma de Implementación – Proyecto de Ley “Nacionalización”

Fase I – Preparación Normativa y Técnica

Duración: 3 meses

- **Actividades:**

1. Elaboración y aprobación de la Ley de Nacionalización.
2. Reglamentación de la Ley por Decreto Supremo.
3. Creación de la **Unidad Técnica de NACIONALIZACION Bolivia** (dependiente del Ministerio de Economía y Finanzas / Aduana Nacional).
4. Ajustes al Sistema de Registro Único de Vehículos (RUAT) para integrar el registro de autos indocumentados.

- **Instituciones responsables:**

- Asamblea Legislativa Plurinacional
- Ministerio de Economía y Finanzas
- Aduana Nacional de Bolivia (ANB)
- Servicio de Impuestos Nacionales (SIN)
- RUAT

Fase II – Registro y Censo Nacional de Autos Indocumentados

Duración: 6 meses

- **Actividades:**

1. Apertura del **Registro Único de Nacionalización** (formulario digital y físico).
2. Campaña nacional de información y socialización.
3. Inspección técnica vehicular (seguridad, emisiones, estado general).

4. Creación de una **base de datos centralizada** con cruzamiento de información (Interpol, FELCC, PNC) para descartar vehículos robados.

- **Instituciones responsables:**

- ANB
- RUAT
- Policía Boliviana – FELCC
- Interpol Bolivia
- Viceministerio de Transportes

Fase III – Proceso de Nacionalización

Duración: 12 meses (prorrogable)

- **Actividades:**

1. Recepción de solicitudes de nacionalización.
2. Pago de aranceles reducidos (10%) + IVA + tasas administrativas.
3. Entrega de placas y documentos oficiales del RUAT.
4. Registro formal en el Sistema de Tránsito.

- **Instituciones responsables:**

- ANB
- RUAT
- Policía Boliviana – Organismo Operativo de Tránsito
- Ministerios de Economía y Obras Públicas

Fase IV – Nuevo Régimen Aduanero y Control

Duración: Permanente

- **Actividades:**

1. Modificación de la **Ley General de Aduanas** para reducir aranceles a vehículos al 10%.
2. Endurecimiento de sanciones al contrabando tras el proceso de nacionalización.

3. Monitoreo de importaciones legales y flujo aduanero.
 4. Evaluación anual del impacto fiscal, social y ambiental del programa.
- **Instituciones responsables:**
 - ANB
 - Ministerio de Economía y Finanzas
 - Ministerio de Gobierno
 - Policía Boliviana – Aduana Nacional

Esquema de Tiempos

Fase	Tiempo	Instituciones líderes
I. Preparación normativa	3 meses	Asamblea Legislativa + MEFP
II. Registro y censo	6 meses	ANB + RUAT + Policía
III. Nacionalización	12 meses	ANB + RUAT
IV. Nuevo régimen aduanero	Permanente	ANB + MEFP



PROYECTO:

PROGRAMA CHATARRIZACION “RENOVA EN LIBERTAD”

2.5.3. Proyecto de Ley de Chatarrización es RENOVA en Libertad.

Definiciones.

Renova en libertad, es un programa público-privado que combina:

- I. La chatarrización — retiro ordenado y destrucción o reciclaje de vehículos que no cumplen normas o son indocumentados.
- II. Nacionalización condicionada — opción regulada para regularizar algunos vehículos que cumplen criterios técnicos y legales.
- III. Incentivo para renovación — subsidios/ bonos/ desgravaciones para adquirir vehículos nuevos o más limpios (eléctricos/híbridos/domésticos).

Principios Rectores.

Los principios rectores del programa son:

- ❖ Transparencia
- ❖ Trazabilidad (historial VIN y origen), no legalizar vehículos con antecedentes penales (robos), protección ambiental (emisiones)
- ❖ Inclusión social (soluciones escalonadas), y fiscalización contra contrabando.

Estos principios deben priorizar la seguridad jurídica y la protección del patrimonio público.

Programa RENOVA / chatarrización

El Programa **RENOVA en Libertad** consiste en un programa de renovación del parque automotor, incentivando que vehículos viejos salgan de circulación (“chatarrización”) y se importen o compren vehículos nuevos o más modernos. También exoneraciones o reducciones de aranceles para esos casos.

Aspectos útiles para adaptar:

1. Tener incentivos económicos (bonificaciones) para quienes chatarrizan vehículos antiguos.
2. Establecer exoneraciones tributarias o aduaneras para vehículos nuevos en reemplazo del antiguo.
3. Normas técnicas de seguridad y ambientales para los nuevos autos o para los antiguos sometidos a regularización.

Viabilidad técnica/económica: depende del costo de chatarrización, capacidad de la industria automotriz nacional/importadores, infraestructura de inspección técnica, recaudación proyectada, impacto en la industria legal automotriz.

Objetivo General.

Reducir la circulación de vehículos indocumentados y antiguos que representan riesgo ambiental, inseguridad jurídica y pérdida de recaudación, mediante un programa integral de retiro, regularización selectiva y renovación de flota con incentivos para modernizar la movilidad. (Impactos esperados: Reducción del consumo de Combustible, mejora de calidad del aire, aumento de recaudación por trámites, reducción del contrabando y control de seguridad vehicular).

Objetivos Específicos.

Los objetivos de RENOVA en libertad son los siguientes:

- 1) Identificar y censar la flota indocumentada con trazabilidad por VIN/chasis.
- 2) Clasificar vehículos según condición:
 - a) Robados/encargo policial (prohibido nacionalizar)
 - b) Indocumentados, pero sin antecedente penal (candidatos a nacionalización condicionada);
 - c) Chatarra técnica (no recuperables → chatarrización).

- 3) Establecer incentivos (bonos, exenciones parciales, financiación) para sustitución por vehículos nuevos o certificados (incluyendo eléctricos y marca local/importada).
- 4) Fortalecer control aduanero y sanciones contra redes de contrabando.

Bases Legales.

En este apartado determinamos:

¿Qué existe?, ¿Qué modificar? Y ¿Qué proponemos?

Marco vigente y antecedentes (resumen)

- La **Aduana** tiene regulaciones sobre importación y nacionalización y ha publicado reglamentos de identificación de vehículos (importación, reacondicionamiento)¹³.
- **Ley N.º 165 (Ley General de Transporte)** y su reglamentación contienen competencias sobre transporte y matriculación¹⁴.
- Existen antecedentes de regímenes de regularización excepcionales (p. ej. Decreto Supremo N°25248 — nacionalización excepcional en 1999 — y la Ley N°133 (2011) que estableció un programa de saneamiento). Estos marcos muestran que ya hubo soluciones puntuales en el pasado.

Qué leyes/órganos modificar o crear (propuesta)

- **Decreto Supremo marco** para lanzar el programa (definir plazos, criterios técnicos y autoridades responsables).
- **Ley especial de Chatarrización y Regularización Vehicular** (ley orgánica que establezca: criterios de exclusión — p.ej. vehículos con antecedentes judiciales o reportes de robo; tarifas, uso de recursos, destino de

¹³ Aduana Nacional, Emiten nuevo reglamento de identificación de vehículos de carga y buses para respaldar su nacionalización. 01/06/2023

¹⁴ Ley del 16 de agosto de 2011, Ley general del transporte

ingresos; autoridad coordinadora: Ministerio de Obras Públicas / Ministerio de Economía + Aduana + Ministerio de Gobierno + Órgano de Tránsito). Esta ley debería:

- Autorizar la destrucción o reconversión de vehículos irreparables;
 - Establecer criterios técnicos mínimos (emisiones, integridad estructural);
 - Fijar incentivos y topes (ej.: bonificaciones por entrega de chatarras para compra de vehículo nuevo o eléctrico).
- **Modificar la Ley General de Aduanas y su reglamento** para clarificar trámites de regularización condicionada y procedimientos sancionatorios ante redes de contrabando.
 - **Normas ambientales:** exigir certificación de emisiones (Norma EURO o equivalente) para nacionalización, o exigir reacondicionamiento obligatorio (ya existe referencia a normas ambientales en Aduana).

Qué proponer abrogar o limitar

- **No se recomienda** abrogar, de forma general, todas las normas de amnistía previas sin evaluación; sin embargo, hay que **revocar o limitar** disposiciones que permiten la nacionalización automática sin verificación de antecedentes (p. ej. cualquier artículo en DS o leyes que permita amnistías sin control efectivo sobre robo o adulteración de VIN). En otras palabras: eliminar canales que posibiliten la legalización de vehículos con reportes de robo o contrabando — estos deben quedar excluidos. (existen leyes/DS previos que permitieron nacionalizaciones puntuales; revisar DS 25248 y Ley 133).

RENOVA en Libertad es un programa de tres niveles de Gobierno.

Alcance y participación de municipios y gobernaciones

- **Distribución de competencias:** el nivel nacional dicta la ley-marco y coordina (Aduana, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Gobierno, ANH para transporte), mientras que **gobernaciones y municipios** ejecutan operativamente: centros de recepción física (desmantelamiento, chatarrización autorizada), inspección técnica vehicular (ITV) y entrega de incentivos locales.
- **Roles específicos:**
 - **Municipios:** habilitar puntos de recepción, gestión de trámites de matriculación local, control de circulación, promover ofertas de renovación (ferias locales), destinar terrenos para centros de reciclaje.
 - **Gobernaciones:** coordinar flotas de transporte público, definir prioridades regionales (p.ej. chatarrización de buses urbanos), acceder a líneas de crédito regionales para renovar transporte público.
 - **Aduana y Policía (Gobierno central):** control de origen/documentación, verificación de antecedentes y fiscalización de redes de contrabando.

Procedimiento Técnico y Legal (Paso a paso)

A continuación, un **procedimiento operacional** para cada vehículo que entre al programa:

1. **Censo y pre registro digital** (plataforma única nacional): inscripción del propietario y datos del vehículo (VIN, fotos, documento personal). Se cruza con bases policiales, Interpol local, registros de Aduana y antecedentes judiciales.
2. **Inspección inicial móvil** (verificación física en puntos municipales/estaciones móviles): lectura VIN,

verificación de coincidencia con documentación, chequeo básico de chasis, motor y emisiones.

3. **Clasificación técnica:**

- **A — Elegible para nacionalizar:** sin alertas de robo, cumple estándares técnicos mínimos o puede reacondicionarse.
- **B — Chatarrizable (irreparable):** daños estructurales, motor inutilizable, o altos niveles de emisión; no apto para circular.
- **C — Excluido (investigación penal):** reportado como robado, con pedidos judiciales o sospechas de delito.

4. **Decisión administrativa:** la autoridad nacional (Aduana + Ministerio) emite resolución en plataforma en 7–15 días hábiles. Se permite apelación breve (procedimiento administrativo).

5. **Incentivos y contrapartidas:**

- Para **A (nacionalizar):** pago de tasa regulada (multa por ingreso irregular + aranceles prorrateados) o plan de pago, más requisito de pasar ITV y certificación ambiental antes de matricular. Se podría otorgar un **bono descontable** para compra de vehículo nuevo (p.ej. subsidio parcial).
- Para **B (chatarrización):** recibo oficial de entrega de chatarrado — otorgamiento de subsidio para compra de vehículo nuevo/uso en transporte público o crédito preferencial. Chatarras pasan a plantas autorizadas para reciclaje.

6. **Trazabilidad y destrucción:** vehículos chatarrizados deben ser destruidos en instalaciones autorizadas y su historial VIN marcado como “destruido” en registro

nacional. Partes recuperables sólo pueden venderse a plantas autorizadas; evitar reexportación.

7. **Matriculación y control post programa:** nacionalizados pasan por ITV y se matriculan en RENAVT (o registro que corresponda) — emisión de placas y seguro obligatorio.
8. **Rendición de cuentas y auditoría:** portal público con reportes, destino de fondos y lista de vehículos nacionalizados o chatarrizados. Auditoría externa anual.

Mecanismos antifraude clave: codificación segura de VIN (lectores forenses), cruces con bases internacionales (Interpol), sanciones administrativas y penales para intermediarios fraudulentos, transparencia en destino de fondos.

Participación de Empresas multinacionales asiáticas en el Programa.

¿Qué empresas chinas están presentes y podrían participar?

En Bolivia existen concesionarios y distribuidores de **Chery**, **JAC** y **BAIC**, que ya operan comercialmente en el país y podrían ofrecer paquetes de adquisición, financiamiento y posventa para renovación de flota. Estos actores privados pueden firmar convenios con el Estado para suministro de flota nueva, garantías y centros de servicio.

Posibles formas de convenio:

1. **Suministro directo** (adquisición por licitación para flota pública).
2. **Plan de financiamiento público-privado:** garantía estatal parcial para créditos a transportistas (mediado por bancos estatales y distribuidores).

3. **Asociación para plantas de ensamblaje/posventa** (si se busca crear capacidad local de mantenimiento o ensamblado ligero).
4. **Transferencia tecnológica** para vehículos eléctricos (si se busca acelerar movilidad eléctrica).

Riesgos y mitigaciones: dependencia de repuestos importados, calidad percibida, condiciones laborales de empresas concesionarias (se han reportado controversias con empresas chinas en otros proyectos), por tanto, los contratos deben incluir cláusulas estrictas de garantía, transferencia de repuestos y formación técnica.

Programa de Implementación de RENOVA en Libertad.

Se debe recordar, que el programa de RENOVA en libertad, viene a ser un programa que impulsara el proyecto de Ley de nacionalización de autos, para formalizar el parque automotor en Bolivia, por ello su programa de implementación viene ligado estrechamente al proyecto de Ley de nacionalización, por tanto dentro de lo que establece el programa de implementación de la nacionalización, el programa RENOVA se implementara en la Fase IV.

Fase IV (Reforma Aduanera) – Implementación del Programa RENOVA (Chatarrización)

Duración: 24 meses

Actividades:

1. **Habilitación de Centros de Chatarrización Autorizados.**
2. Incentivo económico: propietarios de autos antiguos o chutos que entreguen su vehículo a chatarrización reciben **bono o crédito** para la compra de vehículo nuevo o seminuevo importado.
3. Coordinación con concesionarias y sector privado para proveer vehículos bajo el nuevo régimen arancelario.

4. Evaluación ambiental y reciclaje de autopartes.

Instituciones responsables:

- Ministerio de Medio Ambiente
- Ministerio de Obras Públicas
- Sector privado automotriz
- Gobiernos municipales (infraestructura de chatarrización)

Esquema de Tiempos

Fase	Tiempo	Instituciones líderes
I. Preparación normativa	3 meses	Asamblea Legislativa + MEFP
II. Registro y censo	6 meses	ANB + RUAT + Policía
III. Nacionalización	12 meses	ANB + RUAT
IV. RENOVA (chatarrización)	24 meses	MMAyA + Obras Públicas
V. Nuevo régimen aduanero	Permanente	ANB + MEFP

Proyecto de Ley

“Chatarrización es RENOVA en Libertad”

FUNDAMENTO JURÍDICO

En observancia de la **Constitución Política del Estado (CPE)**, particularmente:

- **Art. 9 inc. 6:** El Estado tiene la función de promover el desarrollo humano sostenible y la seguridad vial.
- **Art. 315 inc. 3 y 4:** Corresponde al Estado regular el tránsito, transporte y seguridad en las vías públicas.
- **Art. 342 y 346:** Protección del medio ambiente y los recursos naturales frente a la contaminación.
- **Art. 351:** Regulación estatal sobre recursos energéticos (eficiencia del consumo de combustibles fósiles).

Se articula también con:

- La **Ley N.º 1333 de Medio Ambiente** y su Reglamento de Contaminación Atmosférica.

- La Ley N.º 165 General de Transporte.
- La Ley N.º 2492 Código Tributario Boliviano para el tratamiento de incentivos y tributos aplicables.

Este programa se vincula con la política de **nacionalización y regularización de vehículos indocumentados**, estableciendo un proceso **paralelo y complementario**:

- Los vehículos **indocumentados sin antecedentes de robo** podrán ser nacionalizados.
- Una vez registrados, deberán **optar por chatarrización** si no cumplen estándares mínimos de seguridad o emisiones.

ARTICULADO

Artículo 1. (OBJETO)

La presente Ley tiene por objeto crear el **Programa Nacional de Chatarrización “Renova en Libertad”**, destinado a retirar progresivamente vehículos obsoletos o contaminantes, vinculando en paralelo la nacionalización de vehículos indocumentados para garantizar seguridad jurídica, seguridad vial y protección ambiental.

Artículo 2. (OBJETIVOS ESPECÍFICOS)

- a) Reducir la flota vehicular obsoleta y contaminante.
- b) Vincular la nacionalización de vehículos indocumentados con la obligación de cumplir estándares técnicos.
- c) Fomentar la renovación del parque automotor con incentivos económicos.
- d) Promover alianzas estratégicas con empresas estatales y privadas para el reciclaje industrial.

Artículo 3. (ÁMBITO DE APLICACIÓN)

La Ley es de aplicación en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, en coordinación con municipios y gobernaciones.

Artículo 4. (BASES LEGALES COMPLEMENTARIAS)

Se complementa y reglamenta con:

- Un **Decreto Supremo reglamentario** que establezca procedimientos técnicos.
- Resoluciones Administrativas del Ministerio de Obras Públicas, Medio Ambiente y Economía.

Artículo 5. (AUTORIDAD DE APLICACIÓN)

El **Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda** será la autoridad rectora del programa, en coordinación con:

- **Aduana Nacional** (para nacionalización).
- **Gobiernos Autónomos Municipales** (para centros de acopio y reciclaje).
- **Gobiernos Departamentales** (para logística y control ambiental).

Artículo 6. (NACIONALIZACIÓN EN PARALELO)

- I. Los vehículos indocumentados sin reporte de robo internacional podrán acogerse a un **régimen especial de nacionalización**.
- II. Todo vehículo nacionalizado será sometido a una **inspección técnica** para verificar condiciones de seguridad y emisiones.
- III. Los vehículos que no superen los estándares serán destinados **obligatoriamente a chatarrización** con incentivos estatales.

Artículo 7. (PROCEDIMIENTO DE CHATARRIZACION)

- a) Registro en el **Sistema Nacional de Chatarrización (SINACHAR)**.
- b) Verificación técnica en talleres autorizados.
- c) Baja definitiva en el **Registro Único Automotor (RUAT)**.
- d) Emisión de un **certificado de chatarrización** válido para acceder a beneficios.

Artículo 8. (INCENTIVOS)

- I. Se otorgan beneficios económicos en forma de:
 - Créditos fiscales en el IVA o ICE.

- Bonos de descuento para la adquisición de vehículos nuevos o eléctricos.

II. Se habilitarán fondos de financiamiento a través del **Banco de Desarrollo Productivo (BDP)**.

Artículo 9. (FONDO VERDE DE CHATARRIZACIÓN)

Se crea el **Fondo Verde Renova en Libertad**, financiado con:

- Recursos del Tesoro General de la Nación (TGN).
- Créditos externos para transición energética.
- Convenios con empresas internacionales (ej. **China FAW, BAIC y empresas recicladoras estatales**).

Artículo 10. (DISPOSICIONES DEROGATORIAS Y ABROGATORIAS)

Se abrogan y modifican las normas que contradigan la presente Ley, en especial aquellas que dificulten la nacionalización ordenada y la sustitución vehicular.



“PAFE”



PROGRAMA DE APOYO A LA FORMALIDAD DEL EMPLEO

Capítulo 3

Pilar No 2 Programa de Generación de Empleos para la reactivación económica

“Con Fe y Trabajo todo es Posible”

3.1. Diagnóstico del problema “La informalidad laboral en Bolivia”

En Bolivia, la **informalidad laboral alcanza al 76% de la población económicamente activa (PEA)** según datos de la CEPAL y la OIT (2023). Este nivel de informalidad ubica al país entre los más altos de la región, superando ampliamente a naciones como Chile (27%), Uruguay (24%) o Argentina (44%).

Los efectos negativos de la informalidad son múltiples:

- **Para el trabajador:**
 - Falta de seguridad social y protección frente a contingencias (salud, jubilación, desempleo).
 - Ingresos inestables y por debajo del promedio nacional.
 - Pérdida de oportunidades de capacitación y ascenso laboral.
- **Para el Estado:**
 - Menor recaudación tributaria y de aportes sociales.
 - Débil capacidad de financiamiento de la seguridad social.
 - Incremento de la desigualdad y perpetuación de la pobreza laboral.
- **Para la economía y las empresas:**
 - Escasa productividad laboral.
 - Dificultad para acceder a financiamiento formal.
 - Poca competitividad frente a mercados regionales.

El desempleo abierto, aunque bajo en términos comparativos (4,4% en 2024 según el INE), se enmascara detrás de un subempleo masivo e informal, donde miles de trabajadores no cuentan con contratos, ni estabilidad, ni beneficios sociales.

La causa estructural de esta realidad radica en la combinación de rigideces normativas, altos costos de formalización y la debilidad de políticas públicas activas de empleo.

Fundamento Normativo.

El PAFE encuentra respaldo en los siguientes instrumentos:

1. Constitución Política del Estado (CPE)

- Art. 46: derecho al trabajo digno con remuneración justa y estabilidad laboral.
- Art. 54: obligación del Estado de proteger el empleo y generar políticas de inserción laboral.
- Art. 308 y 314: obligación del Estado de fomentar la formalización y la productividad.

2. Ley General del Trabajo (LGT, 1939)

- Reconoce derechos laborales, pero presenta una rigidez normativa que desincentiva la contratación formal, especialmente en las micro y pequeñas empresas.

3. Ley de Fomento al Empleo (Ley 650, 2015)

- Establece lineamientos de incentivos, pero su alcance ha sido limitado y no logró reducir la informalidad estructural.

4. Convenios Internacionales

- OIT Convenio 122 sobre política de empleo: obliga al Estado a desarrollar programas que aseguren pleno y productivo empleo.
- Agenda 2030 de la ONU, Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 8: promover empleo pleno, productivo y trabajo decente.

El PAFE se propone como una **innovación normativa**, que no reemplaza sino **complementa y corrige las limitaciones** de la LGT y las leyes vigentes, a través de un enfoque de **transición flexible de la informalidad a la formalidad**.

3.2. Objetivo General.

Contribuir a la reactivación económica y a la reducción de la informalidad laboral en Bolivia mediante la creación de un mecanismo temporal de subvención salarial y vinculación entre desempleados y empleadores, facilitando su posterior formalización.

3.3. Objetivos Específicos

1. Reducir los niveles de desempleo y subempleo informal mediante la **creación de 50.000 empleos piloto en cinco años**.
2. Incentivar la **formalización progresiva** de empresas y trabajadores, eliminando barreras tributarias y laborales.
3. Reactivar el sector privado en crisis mediante la **subvención estatal de salarios** en un periodo de transición.
4. Establecer un **mecanismo ágil de intermediación laboral** a través de una bolsa de empleos digital, transparente y accesible.
5. Desarrollar subprogramas sectoriales para profesionales, no profesionales, cooperativas y sectores vulnerables.

3.4. Inversión Piloto

- Monto total: **25 millones de dólares en cinco años**.
- Ejecución: **5 millones de dólares por gestión**.
- Modalidad: subvención de **salarios entre el mínimo nacional y 4.000 Bs** por tres meses.

El financiamiento puede provenir de:

- Reasignación de recursos de fondos de empleo ya existentes.

- Créditos externos orientados a políticas de inclusión laboral.
- Contribuciones Estatales vinculadas a la reactivación económica.

3.5. Procedimiento de Vinculación

- **Fase inicial (3 meses):** el Estado subvenciona el salario del trabajador desempleado que es vinculado temporalmente a la empresa privada, cooperativa o fundación.
- **Fase de decisión (4º mes):**
 - Si la empresa decide contratar formalmente al beneficiario, accede a incentivos tributarios y laborales.
 - Si no lo hace, el trabajador igualmente gana experiencia y remuneración.
 - La empresa privada, no genera ningún tipo de vínculo laboral con el beneficiario, durante los tres meses de trabajo.

Beneficios concretos

1. **Inserción laboral efectiva:** si se logra más del 50% de vinculación formal en el cuarto mes.
2. **Empleo temporal garantizado** para el desempleado.
3. **Alivio financiero inmediato** para la empresa privada en crisis.

3.6. Bolsa de Empleos PAFE

Se implementará una **plataforma digital estatal**, articulada con el Ministerio de Trabajo, que registre tanto a trabajadores desempleados como a empresas interesadas.

- Registro simplificado en línea o presencial.
- Asignación por perfiles y necesidades sectoriales.
- Transparencia en la selección y asignación de plazas.

3.7. Ajustes Normativos Propuestos

1. Modificación tributaria:

- Reducción de aportes patronales para empresas que contraten formalmente después del PAFE.
- Deducción del 100% de los salarios PAFE en el Impuesto a las Utilidades de las Empresas (IUE).

2. Reforma a la Ley General del Trabajo:

- Inclusión de la categoría “contrato de transición a la formalidad”, con reglas especiales de protección y flexibilidad.
- Establecimiento de mecanismos de resolución de conflictos rápidos y sin burocracia.

3. Fortalecimiento institucional:

- El Ministerio de Trabajo se convierte en el ente coordinador, sin intervenir en la autonomía de la relación laboral.

3.8. Subprogramas del PAFE

El PAFE esta integrado por los siguientes sub programas que son específicos por sectores, con condiciones y beneficios adicionales para cada sector identificado, y son:

1. **PAFE Profesionales:** Para profesionales con y sin experiencia laboral.
2. **PAFE No Profesionales:** Inserción de jóvenes, técnicos y universitarios, Incluye programas de capacitación en oficios y habilidades técnicas.
3. **PAFE Cooperativas y ONGs:** formalización de empleo comunitario y social.
4. **PAFE Sectores Vulnerables:** inclusión laboral de personas con discapacidad y adultos mayores, con formación adaptada.

3.9. Conclusión

El **Programa de Apoyo a la Formalidad del Empleo (PAFE)** no es solo un plan de subsidio temporal, sino una

política integral de reactivación económica. Combina tres ejes fundamentales:

- **Alivio inmediato** al desempleado y a las empresas en crisis.
- **Formalización laboral progresiva**, con incentivos tributarios y flexibilidad normativa.
- **Fortalecimiento de la competitividad nacional**, al reducir la informalidad y mejorar la productividad.

El PAFE se presenta como una **medida estratégica y estructural** que permitirá a Bolivia superar la dependencia del empleo precario e informal, modernizar su legislación laboral y garantizar oportunidades de trabajo digno y sostenible.

ANTE PROYECTO DE LEY

Programa de Apoyo a la Formalidad del Empleo (PAFE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Bolivia enfrenta actualmente una tasa de informalidad laboral que supera el **75% de la población económicamente activa**, lo que significa que la mayoría de trabajadores carece de seguridad social, estabilidad laboral y acceso a beneficios. Este fenómeno, además, genera una pérdida significativa en la recaudación tributaria y limita la capacidad productiva del sector privado.

Las políticas vigentes, entre ellas la Ley General del Trabajo de 1939 y la Ley 650 de Fomento al Empleo, han sido insuficientes para revertir esta situación debido a la **rigidez normativa, la alta carga tributaria y la ausencia de incentivos reales** para la contratación formal.

En cumplimiento del **artículo 46 de la Constitución Política del Estado**, que garantiza el derecho al trabajo digno, y del **Convenio 122 de la OIT sobre política de empleo**, el Estado

tiene la obligación de implementar medidas innovadoras para generar empleo formal y productivo.

En este marco, se crea el **Programa de Apoyo a la Formalidad del Empleo (PAFE)** como una política de transición, donde el Estado subvenciona temporalmente los salarios de trabajadores desempleados vinculados al sector privado, cooperativas y organizaciones sin fines de lucro, con el objetivo de fomentar su posterior contratación formal y definitiva.

El **Programa de Apoyo a la Formalidad del Empleo (PAFE)** surge como una política pública innovadora, que combina **subvención temporal de salarios, incentivos tributarios, flexibilización normativa y la creación de una bolsa de empleos digital**, permitiendo la inserción laboral progresiva y sostenible.

Este programa tiene tres objetivos centrales:

1. Reducir la informalidad laboral y el desempleo.
2. Reactivar la economía a través del fortalecimiento de la empresa privada, cooperativas y organizaciones sin fines de lucro.
3. Garantizar oportunidades de inclusión laboral para profesionales, no profesionales y sectores vulnerables.

TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1 (Objetos)

La presente Ley tiene por objeto crear el **Programa de Apoyo a la Formalidad del Empleo (PAFE)**, como medida de reactivación económica y de formalización progresiva del empleo en Bolivia.

Artículo 2. (Ámbito de aplicación)

El programa será aplicable en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, abarcando:

- a) Empresas privadas de todo tamaño.
- b) Cooperativas legalmente constituidas.

- c) Fundaciones y organizaciones sin fines de lucro.

Artículo 3. (Finalidad)

El PAFE tiene la finalidad de:

1. Reducir la informalidad laboral en Bolivia.
2. Generar empleo formal y digno para profesionales, no profesionales y sectores vulnerables.
3. Reactivar la economía nacional a través del apoyo temporal al sector privado.
4. Simplificar los mecanismos de contratación y transición hacia la formalidad.

TÍTULO II: OBJETIVOS Y SUBPROGRAMAS

Artículo 4. (Objetivo general)

Contribuir a la formalización laboral mediante la vinculación temporal de trabajadores desempleados con empleadores, bajo un esquema de subvención estatal inicial y posterior contratación formal.

Artículo 5. (Objetivos Específicos)

- a) Promover la contratación de desempleados a través de subsidios salariales por un periodo de prueba de tres meses.
- b) Fortalecer la capacidad productiva de las empresas mediante el alivio temporal de su planilla salarial.
- c) Impulsar la capacitación y formalización de trabajadores no profesionales y de sectores vulnerables.
- d) Modernizar la normativa laboral y tributaria para incentivar la formalización.

Artículo 6. (Subprogramas).

El PAFE estará compuesto por los siguientes subprogramas:

1. **PAFE Profesionales:** dirigido a egresados universitarios y técnicos medios y superiores.
2. **PAFE No Profesionales:** incluye capacitación básica y vinculación laboral.

3. **PAFE Cooperativas y ONGs:** formalización de empleo en el sector comunitario.
4. **PAFE Sectores Vulnerables:** inserción laboral de personas con discapacidad, adultos mayores y jóvenes sin experiencia laboral.

TÍTULO III: PROCEDIMIENTO Y BENEFICIOS

Artículo 7. (Bolsa de Empleos)

Se crea la **Bolsa de Empleos PAFE**, plataforma digital administrada por el Ministerio de Trabajo, para registrar a trabajadores desempleados y empleadores interesados.

Artículo 8. (Vinculación temporal)

- I. Los trabajadores inscritos podrán ser vinculados a una empresa por un periodo de **tres meses**, con salario subvencionado por el Estado.
- II. Los salarios oscilarán entre el **Salario Mínimo Nacional y 4.000 bolivianos**, dependiendo de la categoría profesional o no profesional.
- III. Durante el periodo de prueba, no existirán obligaciones de beneficios sociales a cargo de la empresa receptora.

Artículo 9. (Beneficios del Programa).

1. **Para el trabajador:** acceso a empleo remunerado por tres meses y posibilidad de contratación formal.
2. **Para la empresa:** subvención total del salario del beneficiario durante tres meses.
3. **Para el Estado:** reducción de la informalidad y fortalecimiento de la base tributaria.

Artículo 10. (Formalización posterior)

Al concluir el periodo de prueba:

- La empresa podrá contratar formalmente al trabajador por un mínimo de **un año** y con opción a contrato indefinido.

- Si más del **50% de los beneficiarios son contratados formalmente**, la empresa podrá acceder a incentivos tributarios.

TÍTULO IV: FINANCIAMIENTO Y REFORMAS COMPLEMENTARIAS

Artículo 11. (Inversión piloto)

El PAFE contará con un presupuesto inicial de **25 millones de dólares**, ejecutado en un periodo de **cinco años** (5 millones por gestión).

Artículo 12. (Incentivos tributarios)

Las empresas que formalicen a los trabajadores del PAFE podrán:

- a) Deduce el 100% del gasto salarial en el IUE.
- b) Acceder a reducción temporal de aportes patronales.

Artículo 13. (Reformas normativas)

En el marco del PAFE, se realizarán ajustes a la legislación vigente:

- a) **Reforma a la Ley General del Trabajo**, creando la categoría de **contrato de transición a la formalidad**.
- b) **Simplificación tributaria** para las micro, pequeñas y medianas empresas que ingresen al programa.
- c) **Revisión de normas sindicales** para garantizar equilibrio entre derechos laborales y sostenibilidad empresarial.

TÍTULO V: DISPOSICIONES FINALES

Artículo 14. (Autoridad de aplicación)

El Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social será la entidad responsable de la administración del PAFE, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

Artículo 15. (Reglamentación)

El Órgano Ejecutivo reglamentará la presente Ley en un plazo máximo de **90 días calendario** a partir de su promulgación.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Primera. – En la gestión de inicio del programa se priorizará la vinculación de **10.000 beneficiarios**, distribuidos en las nueve capitales de departamento y El Alto, como plan piloto.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Quedan derogadas y abrogadas todas las disposiciones contrarias a la presente Ley.



PROYECTOS:

**INVERSION PUBLICA
DESARROLLO – OBRAS**

Capítulo 4

Pilar No 3 Reactivación Económica mediante la Inversión Pública

4.1. Reactivación económica mediante la inversión pública.

Reforma legislativa para Reactivación económica, mediante inversión pública, intercambio de bienes y servicios, generando polos de desarrollo.

- I. Inversión Pública para el Desarrollo productivo, productos No tradicionales en el Oriente Boliviano.
- II. Proyecto de Ley de inversión pública para proyectos estratégicos en el oriente boliviano, para la consolidación de polos de desarrollo y generación de energías limpias.
- III. Inversión Publica para la integración de los polos de desarrollo en el Oriente Boliviano.

4.2. Objetivo General. –

El objetivo General es la reactivación económica en Bolivia, mediante la inversión pública. A continuación, describimos cada uno de ellos.

Se debe entender que cada proyecto de inversión pública cuenta con su propio Estudio de diseño técnico de preinversion de acuerdo a lo establecido en el Reglamento básico de preinversion establecido en el R.M. 0115.

A continuación, desarrollamos un resumen ejecutivo de cada uno de ellos:

HUB Viru Viru (Aeropuerto internacional de Santa Cruz)

Diagnóstico /Necesidad.

Viru Viru es el principal aeropuerto internacional de Bolivia y una puerta estratégica hacia el Cono Sur y el Atlántico. Transformarlo en un **HUB de carga y pasajeros** (logística regional) puede multiplicar exportaciones, reducir costos logísticos de agroindustria e impulsar turismo y servicios. Hay

iniciativas y discursos políticos para modernizarlo, aunque hasta la fecha el proyecto no ha despegado como megaproyecto integral.

Base legal / Normativa

El proyecto requiere: autorizaciones aeronáuticas (DGAC), estudios ambientales y de impacto (EIA), regulación aduanera y de régimen especial de zona franca/centro logístico si se aspira a Hub de carga. También debe analizarse la normativa de tierras y uso de suelo municipal/departamental.

Objetivo General

Convertir el Aeropuerto Internacional Viru Viru en un HUB regional competitivo que potencie exportaciones de carga, conectividad aérea internacional y servicios logísticos integrados.

Objetivos específicos

- Incrementar capacidad de carga y pasajeros (flecha de crecimiento anual objetivo: +X% cargas internacionales en 5 años — definir en EIE).
- Crear infraestructura complementaria (centro logístico, ZF aduanera, plataforma de mantenimiento MRO, hoteles y servicios).
- Generar empleos directos e indirectos en instalación y operación.

Forma de implementación (fases)

1. **Estudio de prefactibilidad y demanda** (tráfico, cargas, corredores).
2. **EIA y consultas territoriales** sobre terrenos colindantes.
3. **Fase de obra civil:** ampliación pista/taxing, terminal carga, almacenes, acceso vial y plataforma logística.
4. **Operación público-privada** (concesión o sociedades mixtas).

5. **Sinergias:** acuerdos con navieras terrestres y corredores interoceánicos para captar cargas.

Inversión aproximada (estimada)

- Rango preliminar: **US\$120–350 millones** dependiendo alcance: (i) modernización menor (pista, bodegas, accesos) ~\$120–180M; (ii) HUB integral (centro logístico, ZF, MRO, ampliación terminal) ~\$250–350M.

Justificación del rango: proyectos aeroportuarios regionales comparables muestran costos en ese orden, y la cifra exacta requiere ingeniería de detalle y EIE.

Beneficios y resultados económicos esperados

- **Empleo:** miles de empleos temporales (construcción) y centenares/ miles permanentes en logística, transporte, servicios.
- **Comercio exterior:** reducción de costos logísticos, mayor exportación de agroindustrias cruceñas (soya, aceite, carne, palma) al mejorar tiempos y tarifas.
- **Multiplicador:** activación del sector turismo y servicios.

Riesgos: necesidad de asegurar demanda sostenida, coordinación aduanera y evitar sobredimensionamiento.

Proyecto de generación de energía: Central Hidroeléctrica ROSITAS (Santa Cruz)

Diagnóstico /Necesidad.

Rositas es un proyecto hidroeléctrico histórico en Bolivia — planes apuntan a una potencia instalada ~600 MW y producción anual en torno a 3.000 GWh (datos en distintas fuentes). El país depende aún de generación térmica en ciertos periodos y de combustibles fósiles para respaldo; una gran central como Rositas contribuiría a desacoplarse de la

dependencia fósil, aumentar capacidad firme y apoyar la electrificación rural y la industria. Sin embargo, el proyecto es controvertido por impactos ambientales, superficie inundada y derechos indígenas —requiere estudios rigurosos y consulta previa¹⁵

Base legal / normativa

- Leyes de recursos hídricos, energéticas y evaluación ambiental.
- Convenio 169 OIT y consulta previa si afecta territorios indígenas.
- Permisos sectoriales (Ministerio de Energía, Servicio Nacional de Regulación y Control de Electricidad).

Objetivo General

Generar energía renovable a escala para reducir la generación fósil, garantizar seguridad energética y posibilitar suministro económico y sostenible para la región oriental.

Objetivos específicos

- Instalar ~600 MW y ~3.000 GWh/año de capacidad renovable.
- Reducir importación/uso de combustibles fósiles para generación.
- Contribuir a riego y gestión hídrica (si el embalse lo permite) y electrificación rural.

Forma de implementación (fases)

1. Estudio EDTP (Estudio de diseño Técnico de Preinversión)
2. Consulta previa con pueblos indígenas y medidas de mitigación/compensación.
3. Financiamiento: mezcla de fondos públicos, crédito multilateral y posible cofinanciamiento privado.

¹⁵ Fundación Solon, Características de Rositas, Datos del informe final de diseño de la central hidroeléctrica Autor EPTISA junio 2017

4. Construcción: fases de obra civil, montaje electromech., subestaciones y líneas de transmisión.
5. **Operación y plan de gestión ambiental y social.**

Inversión aproximada (estimada)

- Proyectos hidroeléctricos de escala media/grande varían mucho. **Rango estimado** para Rositas (600 MW + presa/embalse): **US\$1,000–2,500 millones**, dependiendo del diseño de presa, obras complementarias y líneas de transmisión.

Esta es una estimación preliminar: requiere estudio de ingeniería. Las cifras disponibles históricamente y la magnitud del embalse (centenas de km²) indican inversión en rango multimillonario.

Beneficios y resultados económicos esperados

- **Energía limpia y firme:** sustitución de generación térmica cara y volátil, mejora en costos de suministro.
- **Ahorro fiscal y de divisas:** menor necesidad de combustibles importados o Diesel de respaldo.
- **Empleo:** miles de empleos en construcción y cientos en operación; estímulo a industrias proveedoras.
- **Riesgos / condicionantes:** impacto ambiental (deforestación/inundación), seguridad jurídica frente a consultas previas —si no se gestionan, el proyecto enfrenta bloqueos sociales y costos reputacionales.

Proyecto de lucha contra incendios forestales: adquisición de equipos de detección y aviones (capacidad aérea)

Diagnóstico /Necesidad.

Bolivia ha sufrido temporadas de incendios severas en los últimos años: millones de hectáreas afectadas en episodios recientes (2019–2024), impactos agrícolas, salud pública y pérdida de activos naturales. La adquisición de sistemas de

detección temprana (satélites + estaciones terrestres) y capacidad aérea de combate (aviones cisterna, observación y transporte) es prioritaria para reducir daños y costos asociados.¹⁶

Base legal / normativa

- Leyes ambientales, protección civil y atribuciones para defensa ante desastres.
- Contratos de adquisición y operación (MOP, Defensa civil, Gobernaciones), cooperación internacional para servicios aéreos.

Objetivo General

Reducir la superficie y los daños por incendios forestales mediante un Sistema Nacional Integrado de Detección y Respuesta Aérea y Terrestre.

Objetivos específicos

- Dotar flota aérea básica: aviones de observación, aviones cisterna (o helicópteros con helibalde), y aeronaves de apoyo/logística.
- Implementar sistemas de detección temprana (sensores, torres, integración satelital).
- Capacitar brigadas y crear centros regionales en Santa Cruz, Beni y Pando.

Forma de implementación (fases)

1. **Diagnóstico técnico:** mapear áreas críticas, tipos de vegetación, corredores.
2. **Compra/contratación:** combinación de adquisición y contratos de servicios aéreos (wet/dry lease) para flexibilidad.
3. **Infraestructura y logística:** hangares, bases, estaciones de control y depósitos de agua/retardante.

¹⁶ CIFT Informe técnico de los incendios forestales Gestión 2024 de fecha 23 de octubre de 2024.

4. **Formación:** pilotos, brigadistas, coordinación interinstitucional (Gobernaciones, Fuerzas Armadas, SEDES).
5. **Integración con sistemas satelitales y alertas tempranas.**

Inversión aproximada (estimada)

- **Flota básica + detección temprana:** US\$80–300 millones según combinación (pocos aviones cisterna grandes son caros—US\$30–80M unidad; contratos anuales de servicios pueden complementarlo).
- **Operación anual:** partidas recurrentes para mantenimiento, combustible y personal (decenas de millones anuales).

Beneficios y resultados económicos esperados

- **Reducción de pérdidas agrícolas y forestales:** evita pérdida de cultivos, pasturas y activos de ganadería (valores anuales potencialmente decenas a cientos de millones USD evitados en temporadas extremas).
- **Salud pública:** menor contaminación por humo, menos interrupciones (vuelos, escuelas).
- **Empleo:** inversión en logística y brigadas locales.
- **Apalancamiento internacional:** alta posibilidad de cooperación técnica y financiamiento climático para prevención/gestión de incendios.

Construcción de carreteras integradoras en el departamento del Beni.

Diagnostico/Necesidad

El Beni tiene una matriz productiva con potencial ganadero, agrícola y forestal, limitada por brecha de conectividad. Carreteras integradoras reducen costo de transporte, pérdidas postcosecha y permiten acceso a mercados y servicios (salud,

educación). Documentos de planificación regional recomiendan priorizar infraestructura vial y logístico-productiva.

Base legal / normativa

- Normativa vial nacional (MOP), planificación departamental y estudios de impacto ambiental. Convenios de cofinanciamiento con gobiernos municipales y autoridades indígenas cuando corresponda.

Objetivo General.

Mejorar la conectividad del Beni para integrar mercados interiores y externos, reducir costos logísticos y fomentar inversiones productivas.

Objetivos específicos

- Construir/rehabilitar ejes viales estratégicos que conecten centros de producción con puertos secos y mercados.
- Disminuir tiempos y costos de traslado para productores (ganaderos y agrícolas).
- Facilitar acceso de servicios básicos y respuesta a emergencias.

Forma de implementación (fases)

1. **Identificación de corredores prioritarios** mediante estudio de impacto económico y social.
2. **Estudios geotécnicos y ambientales.**
3. **Contratación por tramos** (contratos de obra públicos con supervisión técnica).
4. **Plan de mantenimiento** (contratos de conservación para sostenibilidad).

Inversión aproximada (estimada)

- Costos por km varían: **carretera pavimentada entre US\$1–4 millones/km** (según terraplén, puentes y obras especiales).¹⁷

¹⁷ Ministerio de desarrollo productivo y económica plural Beni Industria y productiva

- Si se priorizan 200–400 km integradores, inversión aproximada **US\$200–800 millones** (rango dependiente del trazado y cantidad de obras de drenaje/puentes).

Beneficios y resultados económicos esperados

- **Reducción de costos logísticos** para ganadería y agricultura (mejor acceso a plantas de procesamiento y mercados).
- **Crecimiento productivo:** aumento de rentabilidad que incentiva inversión privada y generación de empleo rural.
- **Impacto social:** menor aislamiento, mejores servicios.
- **Multiplicador:** la obra genera demanda local (insumos, logística) y mercado para servicios.

Reactivación de centros de confinamiento de ganado abandonados (Beni)

Diagnostico/Necesidad

En el Beni hay infraestructura de confinamiento y plantas que estuvieron subutilizadas o abandonadas; reactivar sistemas de engorde y centros de faenamiento puede encadenar la cadena cárnica (producción local → mataderos → exportación/mercado interno), reduciendo pérdidas por faena informal y agregando valor. Existen proyectos y plantas en proceso de reactivación/puesta en marcha.

Base legal / normativa

- Normativa sanitaria y de inocuidad (SENASAG), normas de inversión agroindustrial y reglamentos de comercio interno y exportación.

Objetivo General.

Reactivar y modernizar centros de confinamiento y faena para aumentar la productividad y trazabilidad del sistema ganadero del Beni.

Objetivos específicos

- Habilitar centros con capacidad anual de decenas de miles de cabezas (ej.: proyecto piloto: ~24.000 bovinos/año en un centro).
- Mejorar inocuidad y trazabilidad para abrir mercados de mayor valor (cortes, exportación).
- Incorporar capacitación y asistencia técnica a pequeños productores.

Forma de implementación (fases)

1. **Inventario y diagnóstico** de instalaciones existentes.
2. **Rehabilitación e inversión en equipamiento** (corrales, bebederos, plantas de agua, cámaras frigoríficas, línea de faena).
3. **Modelos de gestión:** concesiones, asociaciones público-privadas o cooperativas.
4. **Programas de integración** con ganaderos (contratos de suministro, asistencia técnica).

Inversión aproximada (estimada)

- **Centro de confinamiento + planta frigorífica mediana:** US\$5–30 millones por instalación según capacidad y tecnología. En algunos casos, inversiones mayores si incluye cadena logística y plantas por lotes. (Proyectos recientes indican inversiones públicas locales en centenas de millones de bolivianos para plantas y centros).

Beneficios y resultados económicos esperados

- **Mayor valor agregado** para la cadena bovina (reducción de exportación de crías y aumento de cortes industrializados).

- **Empleo rural** y estímulo a servicios (transporte, alimentos de ganado).
- **Formalización:** mayor trazabilidad y cumplimiento sanitario.
- **Incremento de ingresos** para productores y gobernanza territorial.

Programa Piloto para la implementación de producción de “Palma Africana” (Beni)

Diagnostico/Necesidad

El Gobierno ha impulsado la palma aceitera como cultivo para biodiesel y sustitución parcial de combustibles fósiles importados; hay iniciativas para sembrar decenas de miles de hectáreas. Sin embargo, el cultivo es controvertido por riesgos de deforestación y conflictos con pueblos indígenas; la viabilidad económica depende de precios del aceite, logística, y medidas de sostenibilidad.

Base legal / normativa

- Legislación agraria y ambiental, normas de ordenamiento territorial, procesos de consulta previa (Convenio 169 OIT) y normas de biocombustibles y certificación de sostenibilidad (RSB u otras).

Objetivo

general

Implementar un **piloto controlado y sostenible** de palma africana para biodiésel, que contribuya a diversificar la matriz energética y generar valor agregado rural sin provocar deforestación.

Objetivos específicos

- Establecer parcelas piloto en áreas ya degradadas o destinadas (evitar bosques primarios).
- Implementar buenas prácticas (certificación de sostenibilidad, manejo integrado, trazabilidad).

- Desarrollar cadena de producción-procesamiento (molino, extracción, refinera de biodiesel).
- Incluir protocolos de consulta y compensación para comunidades.

Forma de implementación (fases)

1. **Selección de terrenos** evitando áreas de alto valor de conservación; priorizar suelos degradados/arenales agrícolas.
2. **Pilotos:** parcelas demostrativas (ej.: 500–5.000 ha totales en tres departamentos).
3. **Cadena:** instalación de molinos de extracción y planta de biodiesel/aceite.
4. **Regulación ambiental:** mecanismos de certificación y sistema de monitoreo satelital para evitar desmonte ilegal.
5. **Inclusión social:** contratos con pequeños productores, cooperativas y esquemas de reparto de beneficio.

Inversión aproximada (estimada)

- **Piloto 1.000–5.000 ha + pequeña planta de extracción:** US\$20–120 millones según escala (plantas de extracción y pequeño refino, infraestructura logística).
- **Si se escala a decenas de miles de ha y planta de biodiesel grande,** la inversión crece significativamente (centenares de millones).

Beneficios y resultados económicos esperados

- **Sustitución de importaciones de diésel/aceites** parciales, mejora en balanza comercial energética.
- **Generación de empleo rural** y encadenamiento agroindustrial.¹⁸

¹⁸ Opinión diaria de circulación nacional “La Palma aceitera se abre camino en medio del bosque de la Amazonia 05 de mayo de 2024.

- **Riesgos ambientales y sociales:** potencial deforestación y conflicto con pueblos indígenas — exige control estricto, consulta previa y zonas prohibidas.

Capítulo 5

Conclusiones finales del Autor

5.1. Conclusiones y recomendaciones del autor hacia el público lector.

La presente obra literaria, esta diseñada, para la efectiva gobernanza de un país que esta sumido en la crisis política, económica y social, es un manual de instrucciones básica, pero fundamental para que el primer mandatario de Bolivia y la fuerza del pueblo establecida en la asamblea plurinacional de Bolivia, puedan encaminar esfuerzo conjuntos para poder devolverle la confianza del Estado al pueblo, reactivar económicamente mediante generación de empleo e inversión público, aplicando una reforma liberal en paralelo.

Continuara...

Bibliografía

- Asamblea General de las Naciones Unidas. (10 de diciembre de 1948). *Declaracion Universal de Derechos Humanos*.
- Aurora, M. (2023). *Concepto y Definicion*. Conceptodefinicion.
- Bravo, J. A. (2018). *Derecho Administrativo Boliviano*. Printed In Bolivia.
- Chavez, R. V. (2023). *Aplicabilidad del Estandar mas alto de proteccion Constitucional en Bolivia*. Editorial IUSTITIA.
- conceptos juridicos. (s.f.). *Conceptos Juridicos*. abbo.es.
- Edenred. (2017). *Principios de Eficiencia y Eficacia*. Talent, Endered España.
- Gaceta Oficial del Departamento de Santa Cruz. (2018). *Estatuto Autonomico del Departamento de Santa Cruz*.
- Gaceta oficial del Estado Plurinacional. (1992). *Reglamento para el ejercicio de las Atribuciones de la Contraloria General de la Republica*.
- Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia. (1942). *Ley General del Trabajo*.
- Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia. (1990). *Ley 1178*.
- Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia. (1999). *Ley 2027 Estatuto del Funcionario Publico*.
- Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia. (20 de enero de 2020). *Ley 1270*.
- Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia. (2010). *Ley 021 Ley Marco de Autonomias*.
- Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia. (2016). *Ley 777 Sistema de Planificacion Integral Estatal*.
- Morales, R. J. (2013). *Derecho Administrativo*.
- Muñoz, D. (2013). *Notas para el estudio y conceptos*.
- Ossorio, M. (1973). *Diccionario de Ciencias Políticas, Jurídicas y Sociales*. (D. s.a., Ed.) Ciudad de

- Guatemala, Guatemala. Recuperado el 02 de 04 de 2023
- Paz, J. M. (2017). *El funcionario Publico en Bolivia*. V/Lex, 57-75.
- Suarez, L. H. (2015). *Fundamentos juridicos doctrinales para la incorporacion de los Servidores publicos a la Ley General del Trabajo*. Universidad Mayor de San Andres.
- Tejerina, A. (2023). *Principios universales*. laacademiaedu.
- Westreiche, G. (2020). *Economipedia*.
- Westreicher, G. (2020). *Economipedia*.
- Wikcionario. (2024). El diccionario libre. *es.wiksionary.com*.

Editorial : LaAcademiaEdu
www.movimientoliberal.com/renova
renovaenlibertad@movimientoliberal.com
Telf. +591 7704494
RENOVA en Libertad.
Primera Edicion