



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PL-276/25

La Paz, 19 de febrero del 2026

Señor:
Dip. Roberto Julio Castro Salazar
PRESIDENTE
CAMARA DE DIPUTADOS
Presente. -



REF.: SOLICITA REPOSICION DE PROYECTO DE LEY.

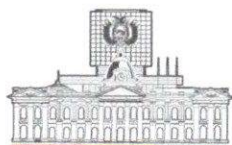
De mi mayor consideración:

Por intermedio de la presente, en mi condición de diputado nacional, en cumplimiento con el Art. 117 y Disposición Transitoria Segunda del Reglamento General de la Cámara de Diputados, **Solicito Reposición del PL No. 541/2024-2025 "DECLARA DE PRIORIDAD NACIONAL ESTRATEGICA LA CARRETERA ROBORÉ - FORTIN SUAREZ ARANA-RIPIO BLANCO-FORTIN RAVELO-HITO VI"**, a objeto de la continuidad de su tratamiento legislativo, consideración y aprobación por el pleno de la Cámara de Diputados.

Sin otro particular, me despido deseándole éxito en sus funciones.

Rafael D. Lopez Mercado
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

NWAA
Cc. /Arch.
Cel.: 72023579



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026

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



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La Paz, 06 de junio de 2025
CITE: CICTyT N° 127/2024-2025

Señor
Dip. Omar Al Yabhat Yujra Santos
PRESIDENTE
CÁMARA DE DIPUTADOS
Presente. -

CÁMARA DE DIPUTADOS PRESIDENCIA RECIBIDO	
06 JUN 2025	
HORA 15:34	FIRMA
N° REGISTRO	N° FOJAS
	12

PL-276/25

Ref.: PRESENTACIÓN DE PROYECTO DE LEY "QUE DECLARA DE PRIORIDAD NACIONAL ESTRATÉGICA LA CARRETERA ROBORÉ - FORTÍN SUÁREZ ARANA - RIPIO BLANCO - FORTÍN RAVELO - HITO VI". -

De mi mayor consideración:

PL-541/24

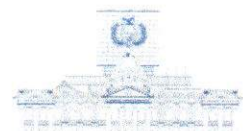
Cumpliendo las atribuciones y competencias de acuerdo al artículo 116 Inciso b) del Reglamento General de la Cámara de Diputados y en mérito al numeral 2) del párrafo I, del Art. 162 y el numeral 1) del artículo 163 de la Constitución Política del Estado, tengo a bien presentar el siguiente Proyecto de Ley denominado: **PROYECTO DE LEY "QUE DECLARA DE PRIORIDAD NACIONAL ESTRATÉGICA LA CARRETERA ROBORÉ - FORTÍN SUÁREZ ARANA - RIPIO BLANCO - FORTÍN RAVELO - HITO VI"**, solicitando se efectúe el tratamiento, conforme a procedimiento corresponde.

Sin otro particular, saludo a usted, agradeciendo la atención a la presente, con mi consideración distinguida.

Atentamente,

Janira Román Matuano
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

C.C. Arch.
Adj. Proyecto de Ley



CÁMARA DE DIPUTADOS
2024-2025
LEGISLATURA DEL BICENTENARIO

251



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

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

PROYECTO DE LEY Nº ... 2024-2025
PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE PRIORIDAD NACIONAL
ESTRATÉGICA LA CARRETERA ROBORÉ – FORTÍN SUÁREZ ARANA – RIPIO
BLANCO - FORTÍN RAVELO – HITO VI

1.- EXPOSICION DE MOTIVOS

ANTECEDENTES

Bolivia ha enfrentado una emergencia nacional por incendios forestales recurrentes desde 2019, con más de 26 millones de hectáreas quemadas hasta 2024. El Departamento de Santa Cruz soportó el 80% de este daño, afectando su economía, salud y tejido social. Estos desastres exigieron acciones urgentes para reactivar la producción agropecuaria (carne, soya, azúcar) y garantizar la seguridad alimentaria nacional, además de generar divisas mediante exportaciones por el Pacífico.

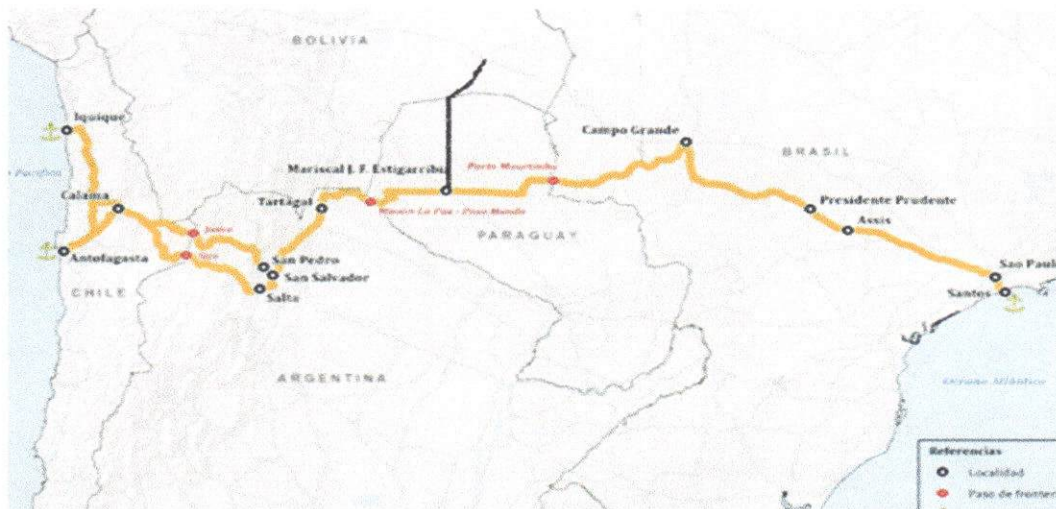
Esta lucha frontal significa reactivar las zonas ganaderas productoras de carne para consumo del Departamento de Santa Cruz, La Paz, Oruro Potosí, Chuquisaca y exportar Carne a través del océano Pacífico lo cual nos permitirá el retorno de los Dólares para Bolivia, sin embargo, no es solo el producto carnicola sino también el agro, arroz, azúcar, aceite, soja, sorgo, maíz, frejol, miel nativa, artesanías, madera tratada y otros, consumo nacional y exportación.

De esto se trata este Proyecto de Ley, que para exportar se necesita tener un corredor propio en Santa Cruz y una alternativa más para Bolivia, que permita y garantice exportar e importar, teniendo en cuenta que ahora formamos parte del MERCOSUR.

La construcción de una carretera entre Roboré y Ravelo en Santa Cruz, Bolivia, responde a una serie de necesidades estratégicas y económicas para la región y el país en su conjunto. A continuación, se detallan las principales razones que justifican este Proyecto de Ley:

La carretera conectaría Santa Cruz con la Ruta Bioceánica (Corredor Bioceánico de Capricornio), brindando un acceso alternativo al Océano Pacífico a través de Paraguay.

Esto permitiría diversificar las rutas de exportación de los productos del Oriente boliviano, como una alternativa a los puertos peruanos y chilenos existentes.



250



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La nueva carretera facilitaría el transporte de productos bolivianos y cruceños hacia los mercados internos y externos, impulsando el desarrollo económico de la región, permitiendo acceder a nuevos mercados en Paraguay, Brasil y otros países de la región del Pacífico.

La carretera conectaría Santa Cruz con Mato Grosso y otros Estados de Brasil, integrando regionalmente a los tres países.

Esto promovería el intercambio comercial, cultural y turístico entre las regiones.

La carretera conectaría a las comunidades guaraníes de Brasil, Bolivia, Paraguay y Argentina, facilitando su integración y desarrollo.

Esto contribuiría a preservar la cultura y tradiciones de estos pueblos indígenas.

La construcción y mantenimiento de la carretera generaría empleos para las comunidades indígenas del oriente boliviano, especialmente para los guaraníes.

Esto contribuiría a reducir la pobreza y mejorar las condiciones de vida de estas poblaciones.

La carretera brindaría un acceso más rápido y seguro al Parque Nacional Kaa-Iya, uno de los principales atractivos turísticos de Bolivia.

Esto contribuiría a la conservación del parque y a la promoción del turismo sostenible y la protección del medio ambiente.

La carretera facilitaría el acceso de los bomberos y equipos de emergencia para combatir los incendios forestales que afectan al parque y otras áreas protegidas.

La carretera permitiría mejorar las condiciones de las reservas naturales de la región, facilitando el acceso a los guardaparques y la implementación de programas de conservación.

La carretera conectaría con los fortines militares de Suárez Arana, Avaroa y Ravelo, mejorando la seguridad nacional y la protección de la soberanía boliviana en la frontera.

La construcción de la carretera entre Roboré y Paraguay es un proyecto de gran importancia para el desarrollo económico, social y ambiental de la región y el país.

La construcción y puesta en servicio de la carretera Roboré-Paraguay traerá consigo una serie de beneficios significativos tanto para la región como para el país en su conjunto:

Durante la fase de construcción, se requerirá una gran cantidad de mano de obra para tareas como excavación, movimiento de tierras, construcción de puentes, pavimentación, señalización, etc. Esto generará empleos directos e indirectos en la región.

A largo plazo, la carretera impulsará el desarrollo de nuevas actividades económicas a lo largo de su recorrido, como servicios de transporte, logística, turismo, y la instalación de industrias.

La nueva carretera reducirá significativamente los costos de transporte de mercancías y pasajeros, al disminuir los tiempos de viaje y el desgaste de los vehículos.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Esto se traducirá en precios más competitivos para los productos locales y en una mayor rentabilidad para los productores.

La carretera facilitará el acceso a nuevos mercados en Paraguay, Brasil y otros países de la región, lo que permitirá diversificar las exportaciones y aumentar los ingresos de los productores.

La mejora de la infraestructura vial atraerá nuevas inversiones en la región, impulsando el desarrollo de actividades productivas y generando mayor riqueza.

La carretera contribuirá a estrechar los lazos comerciales entre Bolivia, Paraguay y Brasil, facilitando el intercambio de productos y servicios.

La mejora de la conectividad facilitará el acceso a los atractivos turísticos de la región, como el Parque Nacional Kaa-Iya y otras áreas naturales protegidas, impulsando el desarrollo del turismo.

La carretera facilitará el acceso a servicios básicos como salud, educación, electricidad y agua potable para las comunidades rurales ubicadas a lo largo de su recorrido.

La mejora de la infraestructura vial contribuirá al desarrollo social de la región, al facilitar la movilidad de las personas y el acceso a oportunidades.

La carretera permitirá un mejor control de las fronteras y la prevención de actividades ilícitas como el contrabando y el tráfico de drogas.

La nueva vía facilitará el acceso de los servicios de emergencia a zonas remotas, mejorando la respuesta ante desastres naturales y otras emergencias.

La carretera permitirá una mejor gestión de las áreas protegidas, facilitando el acceso a los guardaparques y la implementación de programas de conservación.

La propuesta de construir la carretera sobre el camino existente desde 1932, construido por la Standard Oil, posteriormente usada por los militares para acceder a los fortines Suarez Arana, Avaroa y Ravelo. Además, usada por parque Kaa-Iya que delimito su frontera en base al camino existente, formando el ANMI Área Natural de Manejo Integrado y colocando dos de sus campamentos principales sobre este camino.

La ruta esta sobre terreno firme, con poca pendiente, cruzando tres pequeños ríos de tres metros de ancho y poco caudal, el Suarez Arana y la quebrada Avaroa.

El uso histórico de esta ruta por parte de diversas entidades, como la Standard Oil, las Fuerzas Armadas, el Parque Kaa-Iya, demuestra su viabilidad y utilidad. La topografía favorable del terreno, con pendientes suaves y pocos obstáculos naturales, reduce significativamente los desafíos constructivos y los costos asociados.

Además, la existencia de estudios previos y la experiencia acumulada en la región facilitan la planificación y ejecución de las obras. La construcción de puentes sobre los ríos Suárez Arana y Avaroa, aunque requerirá de diseños hidrológicos y estructurales adecuados, no representa un obstáculo técnico insalvable dada la reducida dimensión de estos cauces.

Socialmente, el municipio de Charagua se vería enriquecido, porque el impacto económico más grande es en los ingresos de mismo municipio y de los habitantes.



248



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

En la etapa de construcción, los agregados y mano de obra será del mismo lugar. En lo posterior, el servicio de alojamiento alimentación, servicios, serán otorgados los mismos habitantes del municipio. El control de acceso a la zona, los territorios serán más fácil al tenerse el acceso pavimentado

El proyecto presenta un alto potencial para generar impactos sociales positivos en la región. El municipio de Charagua se beneficiará significativamente del aumento de la actividad económica, lo que se traducirá en mayores ingresos para sus habitantes y en la creación de nuevos empleos. La mejora de la conectividad facilitará el acceso a servicios básicos, la comercialización de productos locales y el desarrollo de actividades turísticas.

La participación de la población local en la construcción y operación de la carretera es fundamental para garantizar su sostenibilidad a largo plazo. La contratación de mano de obra local y la adquisición de materiales en la región contribuirá a fortalecer el tejido social y a reducir las desigualdades.

La ruta propuesta inicia en Robore, Ruta 34, en el acceso del matadero, con orientación al Sur, rumbo al Paraguay para terminar en el Hito VI, en la comunidad Mayor Pablo Legerenza, de la provincia Alto Paraguay. Pasa por los fortines Suárez Arana, Campamento Ripio Blanco, Fortín Ravelo. Circunda el Área de manejo integrado ANMI del parque Kaa-Iya, uniendo dos campamentos el de Ripio Blanco y el del Palmar de Las Islas.

El terreno es franco arenoso en su mayor parte, tendiendo largas zonas con arcillas y con un banco de ripio al centro del proyecto. Su topografía es plana, con muy poca pendiente, con muy pocas curvas. El clima es mayormente cálido y seco. Su hidrografía es casi seca con tres pequeños ríos de poca anchura y bajo caudal, mayormente estacional.

El impacto ambiental de proyecto, al estar sobre un camino existente, y de uso continuo, tendrá una afectación directa menor, solo por la apertura del ancho de vía a cien metros, pero no afectará cursos de agua, ni manantiales, ni áreas de bañados. El Bosque no será afectado grandemente y se podrá mitigar rápidamente.

La carretera al pasar por la Autonomía Charagua Iyambae, debe cumplir con su estatuto. Para lo cual se realizaron las consultas previas informadas a las comunidades afectadas, desde 2020, en diferentes asambleas zonales y en asamblea interzonal, así como presentación ante el legislativo de Charagua. En base a la socialización, se aprobó el proyecto en Bajo Isoso y está en trámite ante la asamblea legislativa de Charagua, así como ante la Gobierno Autónomo Departamental de Santa Cruz.

La ruta propuesta se extiende desde Roboré (Ruta 34, acceso al matadero), en dirección Sur hacia el Hito VI, ubicado en la comunidad Mayor Pablo Legerenza, Provincia Alto Paraguay.

La carretera atraviesa los fortines Suárez Arana, Campamento Ripio Blanco, Fortín Ravelo, circundando el Área de Manejo Integrado (ANMI) del Parque Kaa-Iya y conectando sus campamentos de Ripio Blanco y Palmar de Las Islas. A un costado del campamento Ripio Blanco está el Fortín Avaroa.



247



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

El terreno predominante es franco arenoso, con intercalaciones de arcillas y un banco de ripio. La topografía es mayoritariamente plana, con pendientes suaves y pocas curvas. El clima es cálido y seco, con un régimen de lluvias estacional. La hidrografía está caracterizada por la presencia de pequeños ríos estacionales, como el Suárez Arana y el Avaroa.

La construcción de la carretera generará una fragmentación de hábitats, especialmente en las áreas adyacentes al ANMI del Parque Kaa-Iya. Para mitigar este impacto, se proponen la construcción de pasos de fauna, la revegetación de áreas perturbadas y la delimitación de corredores biológicos. Además, se implementarán medidas para prevenir la contaminación de suelos y aguas, como la disposición adecuada de residuos y el control de la erosión.

La consulta previa, libre e informada a las comunidades indígenas de la Autonomía Charagua Iyambae ha sido realizada, obteniendo como resultado la aprobación del proyecto en Bajo Isoso. Se establecerá un plan de participación continua de las comunidades indígenas en la implementación y seguimiento del proyecto.

2.- OBJETO

Declarar prioridad nacional la construcción y pavimentación de la carretera Roboré – Hito VI, integrando este tramo a la Red Vial Fundamental para Conectar Santa Cruz con el Corredor Bioceánico (Brasil-Paraguay-Argentina-Chile), facilitando las exportaciones hacia mercados asiáticos y fortaleciendo el control fronterizo y la respuesta ante incendios.

3.- JUSTIFICACIÓN

La ruta reducirá costos de transporte en 40%, potenciando exportaciones de carne, soya y miel.

Generará 2,000 empleos directos en construcción y 5,000 indirectos en servicios (alojamiento, logística).

Atraerá inversiones privadas.

Acceso rápido para bomberos al Parque Nacional Kaa-Iya (área crítica de incendios).

Implementación de diseños viales con pasos de fauna elevados/sumergidos de protección ambiental.

Integración de comunidades guaraníes transfronterizas (Bolivia-Paraguay-Brasil-Argentina).

Mejor acceso a salud y educación para 32 comunidades rurales.

Vigilancia efectiva en fortines Suárez Arana, Abaroa y Ravelo contra contrabando y narcotráfico.

Ruta histórica operativa desde 1932 (Standard Oil/Fuerzas Armadas).

Terreno plano (90% franco-arenoso) con solo 3 cruces fluviales menores.

4.- JUSTIFICACIÓN LEGAL

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Artículo 298.

I. Son competencias privativas del nivel central del Estado:

1. Sistema financiero.
2. Política monetaria, Banco Central, sistema monetario, y la política cambiaria.
3. Sistema de pesas y medidas, así como la determinación de la hora oficial.
4. Régimen aduanero.
5. Comercio Exterior.
6. Seguridad del Estado, Defensa, Fuerzas Armadas y Policía boliviana.
7. Armas de fuego y explosivos.
8. Política exterior.
9. Nacionalidad, ciudadanía, extranjería, derecho de asilo y refugio.
10. Control de fronteras en relación a la seguridad del Estado.
11. Regulación y políticas migratorias.
12. Creación, control y administración de las empresas públicas estratégicas del nivel central del Estado.
13. Administración del patrimonio del Estado Plurinacional y de las entidades públicas del nivel central del Estado.
14. Control del espacio y tránsito aéreo, en todo el territorio nacional. Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental.
15. Registro Civil.
16. Censos oficiales.
17. Política general sobre tierras y territorio, y su titulación.
18. Hidrocarburos.
19. Creación de impuestos nacionales, tasas y contribuciones especiales de dominio tributario del nivel central del Estado.
20. Política general de Biodiversidad y Medio Ambiente.
21. Codificación sustantiva y adjetiva en materia civil, familiar, penal, tributaria, laboral, comercial, minería y electoral.
22. Política económica y planificación nacional.

II. Son competencias exclusivas del nivel central del Estado:

1. Régimen electoral nacional para la elección de autoridades nacionales y subnacionales, y consultas nacionales.
2. Régimen general de las comunicaciones y las telecomunicaciones.
3. Servicio postal.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

4. Recursos naturales estratégicos, que comprenden minerales, espectro electromagnético, recursos genéticos y biogenéticos y las fuentes de agua.
5. Régimen general de recursos hídricos y sus servicios.
6. Régimen general de biodiversidad y medio ambiente.
7. Política Forestal y régimen general de suelos, recursos forestales y bosques.
8. Política de generación, producción, control, transmisión y distribución de energía en el sistema interconectado.
9. Planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Fundamental.
10. Construcción, mantenimiento y administración de líneas férreas y ferrocarriles de la Red Fundamental.
11. Obras públicas de infraestructura de interés del nivel central del Estado.
12. Elaboración y aprobación de planos y mapas cartográficos oficiales; geodesia.
13. Elaboración y aprobación de estadísticas oficiales.
14. Otorgación de personalidad jurídica a organizaciones sociales que desarrollen Actividades en más de un Departamento.
15. Otorgación y registro de personalidad jurídica a Organizaciones No Gubernamentales, Fundaciones y entidades civiles sin fines de lucro que desarrollen actividades en más de un Departamento.
16. Régimen de Seguridad Social.
17. Políticas del sistema de educación y salud.
18. Sistema de Derechos Reales en obligatoria coordinación con el registro técnico municipal.
19. Áreas protegidas bajo responsabilidad del nivel central del Estado.
20. Reservas fiscales respecto a recursos naturales.
21. Sanidad e inocuidad agropecuaria.
22. Control de la administración agraria y catastro rural.
23. Política fiscal.
24. Administración de Justicia.
25. Promoción de la cultura y conservación del patrimonio cultural, histórico, artístico, monumental, arquitectónico, arqueológico, paleontológico, científico, tangible e intangible de interés del nivel central del Estado.
26. Expropiación de inmuebles por razones de utilidad y necesidad pública, conforme al procedimiento establecido por Ley.
27. Centros de información y documentación, archivos, bibliotecas, museos, hemerotecas y otros de interés del nivel central del Estado.
28. Empresas públicas del nivel central del Estado.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

29. Asentamientos humanos rurales.
30. Políticas de servicios básicos.
31. Políticas y régimen laborales.
32. Transporte, terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento.
33. Políticas de planificación territorial y ordenamiento territorial.
34. Deuda pública interna y externa.
35. Políticas generales de desarrollo productivo.
36. Políticas generales de vivienda.
37. Políticas generales de turismo.
38. Régimen de la tierra. La ley determinará las facultades a ser transferidas o delegadas a las autonomías.

Artículo 311.

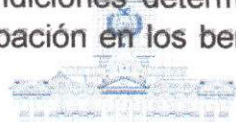
I. Todas las formas de organización económica establecidas en esta Constitución gozarán de igualdad jurídica ante la ley.

II. La economía plural comprende los siguientes aspectos:

1. El Estado ejercerá la dirección integral del desarrollo económico y sus procesos de planificación.
2. Los recursos naturales son de propiedad del pueblo boliviano y serán administrados por el Estado. Se respetará y garantizará la propiedad individual y colectiva sobre la tierra. La agricultura, la ganadería, así como las actividades de caza y pesca que no involucren especies animales protegidas, son actividades que se rigen por lo establecido en la cuarta parte de esta Constitución referida a la estructura y organización económica del Estado.
3. La industrialización de los recursos naturales para superar la dependencia de la exportación de materias primas y lograr una economía de base productiva, en el marco del desarrollo sostenible, en armonía con la naturaleza.
4. El Estado podrá intervenir en toda la cadena productiva de los sectores estratégicos, buscando garantizar su abastecimiento para preservar la calidad de vida de todas las bolivianas y todos los bolivianos.
5. El respeto a la iniciativa empresarial y la seguridad jurídica.
6. El Estado fomentará y promocionará el área comunitaria de la economía como alternativa solidaria en el área rural y urbana.

Artículo 403.

I. Se reconoce la integralidad del territorio indígena originario campesino, que incluye el derecho a la tierra, al uso y aprovechamiento exclusivo de los recursos naturales renovables en las condiciones determinadas por la ley; a la consulta previa e informada y a la participación en los beneficios por la explotación de los



CÁMARA DE DIPUTADOS
2024-2025

LEGISLATURA DEL BICENTENARIO



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

recursos naturales no renovables que se encuentran en sus territorios; la facultad de aplicar sus normas propias, administrados por sus estructuras de representación y la definición de su desarrollo de acuerdo a sus criterios culturales y principios de convivencia armónica con la naturaleza.

Los territorios indígenas originario campesinos podrán estar compuestos por comunidades.

II. El territorio indígena originario campesino comprende áreas de producción, áreas de aprovechamiento y conservación de los recursos naturales y espacios de reproducción social, espiritual y cultural. La ley establecerá el procedimiento para el reconocimiento de estos derechos.

LEY N° 466, DEL 26 DE DICIEMBRE DE 2013, LEY DE LA EMPRESA PÚBLICA, CON LA MODIFICACIÓN REALIZADA POR LA LEY N° 519, DE 14 DE ABRIL DE 2014

ARTÍCULO 2. (ÁMBITO DE APLICACIÓN). I. Las disposiciones de la presente Ley se aplican a las empresas públicas del nivel central del Estado, en el marco de las competencias privativa y exclusiva, establecidas en el numeral 12 del Parágrafo I y numeral 28 del Parágrafo II del Artículo 298 de la Constitución Política del Estado.

II. Asimismo, establece regulaciones particulares para Sociedades de Economía Mixta - S.A.M. en las que participe el nivel central del Estado.

III. La creación de nuevas empresas públicas del nivel central del Estado, se sujetará a lo dispuesto en la presente Ley.

ARTÍCULO 5. (CARÁCTER ESTRATÉGICO Y SOCIAL DE LA EMPRESA PÚBLICA).

I. La empresa pública tendrá carácter estratégico cuando desarrolle su actividad económica en los sectores de hidrocarburos, minería, energía, telecomunicaciones, transporte y otros de interés estratégico para el país, que sean identificados por el Consejo Superior Estratégico de las Empresas Públicas – COSEEP en el marco de la Constitución Política del Estado, tiene por finalidad producir excedentes económicos para potenciar el desarrollo económico productivo y financiar la atención de políticas sociales del país.

II. La empresa pública tendrá carácter social cuando contribuya al crecimiento económico y social del país creando empleos, prestando servicios, cubriendo demandas insatisfechas e interviniendo en el mercado para evitar distorsiones del mismo.

ARTÍCULO 8. (ALIANZAS ESTRATÉGICAS).

I. Las empresas públicas podrán suscribir contratos para establecer alianzas estratégicas de inversión conjunta con empresas públicas o privadas constituidas en el país y/o con empresas públicas o privadas extranjeras que cumplan con los requisitos de Ley para el ejercicio habitual de actos de comercio en el país, siempre y cuando su desarrollo empresarial así lo requiera, debiendo registrar el acto en el registro de comercio. Las alianzas estratégicas que involucren inversiones para el desarrollo de sectores estratégicos deberán garantizar que el





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

control y dirección de la actividad sea asumida por la empresa pública boliviana, siempre y cuando ésta tenga participación mayoritaria en el contrato.

II. Constituye una modalidad de alianza estratégica la asociación accidental, ésta tiene carácter transitorio y es utilizada para el desarrollo o ejecución de una o más operaciones específicas a cumplirse mediante inversiones conjuntas. El directorio de la empresa pública autorizará la constitución de esta modalidad, siempre y cuando se determine que la misma contribuye al logro de los objetivos y metas de la empresa. Este tipo de asociación carece de personalidad jurídica y de denominación, deberá celebrarse mediante escritura pública e inscribirse en el registro de comercio.

LEY DE 16 DE AGOSTO DE 2011 No. 165 LEY GENERAL DEL TRANSPORTE

Artículo 193. (CARRETERAS DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL). Queda bajo competencia del nivel central la Red Vial Fundamental que comprende carreteras que:

- a) Vinculen entre sí las capitales de los departamentos.
- b) Sean parte de la conexión con carreteras internacionales que vinculan al país con los países limítrofes.
- c) Conecten entre sí dos o más carreteras de la Red Vial Fundamental.

CONSULTA PREVIA APROBADA EN ASAMBLEAS ZONALES (2020-2024)

La consulta previa, libre e informada a las comunidades indígenas de la Autonomía Charagua Iyambae ha sido realizada, obteniendo como resultado la aprobación del proyecto en Bajo Isoso.


Janina Rosman Magaña
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY Nº ... 2024-2025

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE PRIORIDAD NACIONAL
ESTRATÉGICA LA CARRETERA ROBORÉ – FORTÍN SUÁREZ ARANA – RIPIO
BLANCO - FORTÍN RAVELO – HITO VI**

**ARTÍCULO PRIMERO. - (DECLARATORIA DE PRIORIDAD NACIONAL
ESTRATÉGICA)**

Declárase de prioridad nacional estratégica la construcción, pavimentación e integración inmediata a la Red Vial Fundamental de los siguientes tramos:

1. Roboré (Empalme Ruta Nacional 4) hasta Fortín Suárez Arana.
2. Fortín Suárez Arana hasta Ripio Blanco.
3. Ripio Blanco hasta Fortín Ravelo.
4. Fortín Ravelo hasta Hito VI (Límite internacional con la República del Paraguay).

ARTÍCULO SEGUNDO. - (FACULTADES EJECUTIVAS)

Facultase al Órgano Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda y del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, a gestionar:

- a) Financiamiento mediante créditos, donaciones o cooperación de Organismo Internacionales.
- b) Alianzas Público - Privadas (APPs) para los estudios de factibilidad, financieros, ambientales técnicos y otros, así como para la ejecución, construcción, pavimentación, operación y mantenimiento, priorizando empresas con experiencia en corredores bioceánicos.

Es dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional, a los días .. del mes de de 202..

Janira Román Matijasevic
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

