DOSSIER CORPORATIVO INTEGRAL · NOV-26

Centro Logístico Integrado del Oriente de Bolivia

Puerto Seco Interoceánico de Pailón · Hub Aéreo Boliviano bajo estándares FAA

Interoceanic Hub & Inland Port Bolivia, Inc.

REIT privado de infraestructura · Florida, Estados Unidos

Plan de Negocios Institucional y Apéndice Legal Actualizado

Uso dual y cooperación hemisférica sujetos a acuerdo bilateral Estado–Estado

NOVIEMBRE 2026

ÍNDICE GENERAL

Parte I. Plan de Negocios Institucional (Estructura Piramidal)

1. Resumen Ejecutivo y Tesis de Inversión
2. Gobernanza Corporativa, Canales de Capital y Estructura NNN
3. Arquitectura del Máster Plan: Base de la Pirámide y Pilares de Desarrollo
4. Matriz de Servicios y Utilidades Autónomas de Ciclo Cerrado
5. Estrategia de Acceso Dual y Cooperación Hemisférica (Civil Primero)

Parte II. Apéndice Legal — Proyecto de Ley Actualizado

Exposición de Motivos y Considerandos (Justificación Logística y Geopolítica)
Título I — Disposiciones Generales (Arts. 1º a 6º)
Título II — Creación de la Región Logística e Infraestructura Autónoma (Arts. 7º a 13º)
Título III — Puerto Seco Interoceánico de Pailón (Arts. 14º y 15º)
Título IV — Hub Aéreo Boliviano y Sistemas de Radares (Arts. 16º a 18º, incl. 17 bis)
Título V — Aerolíneas de Carga, Uso Dual Bilateral y Seguridad Corporativa (Arts. 19º a 21º bis)
Título VI — Incentivos Tributarios, Arancelarios y Aduaneros (Arts. 22º a 25º)
Título VII — Disposiciones Finales (Arts. 26º a 29º)

Carácter del documento. Dossier de trabajo para inversionistas y para la redacción legislativa. No constituye oferta de valores ni proyección garantizada de resultados. El proyecto de ley es un borrador no presentado ante la Asamblea Legislativa Plurinacional. El REIT no construye ni opera una base militar extranjera: cualquier acceso de fuerzas aliadas requiere acuerdo bilateral entre el Estado Plurinacional de Bolivia y el Estado interesado.

PARTE I. PLAN DE NEGOCIOS INSTITUCIONAL

1. Resumen Ejecutivo y Tesis de Inversión

Interoceanic Hub & Inland Port Bolivia, Inc. opera como un fideicomiso de inversión en bienes raíces (REIT) privado de infraestructura, especializado y domiciliado en Florida, constituido para desarrollar, poseer y operar el principal corredor logístico bimodal macrorregional de Sudamérica.

El activo integra flujos de transporte ferroviario, vial y aéreo internacional en una zona logística de alta eficiencia, diseñada para eludir los cuellos de botella urbanos y aislar el capital institucional estadounidense de cambios regulatorios locales o fluctuaciones cambiarias. El proyecto se estructura bajo un modelo de pirámide territorial de 5.000 hectáreas, donde el Puerto Seco actúa como la base maestra que sostiene tres pilares de desarrollo especializados e independientes.

La tesis de inversión es **civil primero**: construir y operar un hub de carga certificado bajo estándares FAA, con Puerto Seco, Zona Franca y área social. El uso dual o el acceso contingente de aliados hemisféricos —incluida, si Bolivia lo solicita y negocia, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF)— es una opción posterior, sujeta a acuerdo bilateral Estado–Estado. El REIT aporta capacidad de infraestructura; no sustituye la soberanía boliviana ni financia una base militar.

2. Gobernanza Corporativa, Canales de Capital y Estructura NNN

Para aislar el capital institucional y acreditado estadounidense de cambios regulatorios de mercados emergentes, fluctuaciones cambiarias y responsabilidades operativas locales, el proyecto emplea una estructura estricta de dos niveles:

1. Los inversionistas despliegan el capital de participación directamente en el REIT privado domiciliado en Florida.
2. El REIT mantiene el 100 % del control del capital y de la deuda sobre la subsidiaria de control de activos en Bolivia, que posee los títulos de las 5.000 hectáreas y las concesiones soberanas.
3. Los concesionarios locales y las compañías operativas (OpCos) globales celebran contratos de arrendamiento triple neto (NNN) a largo plazo con la compañía de control de activos.

Todos los contratos de arrendamiento comercial maestro, concesiones de tierras y contratos de construcción a la medida (BTS) se ejecutan en dólares estadounidenses (USD) a través de la entidad de Florida. Los ingresos por alquiler eluden los requisitos de conversión bancaria local y se liquidan directamente en el sistema bancario de los Estados Unidos, de modo que las distribuciones de flujo de caja a los inversionistas sean predecibles.

Respaldado por estatutos estatales dedicados, el gobierno local garantiza de forma explícita la gobernanza 100 % privada de la operación comercial, la programación independiente de tarifas corporativas y la no interferencia política en contratos comerciales y gestión interna de las instalaciones, sin menoscabo de las competencias constitucionales del Estado Plurinacional en materia de defensa, aduana y orden público.

3. Arquitectura del Máster Plan: Base de la Pirámide y Pilares de Desarrollo

El banco de activos comprende 5.000 hectáreas (aproximadamente 12.350 acres) fuera del límite municipal de Pailón, aseguradas mediante opciones de compra corporativas exclusivas. El máster plan organiza el territorio como una pirámide: la base es el Puerto Seco; sobre ella se erigen tres pilares zonificados.

HUB AÉREO	ZONA FRANCA	PYMES Y SOCIAL
2.000 ha	2.000 ha	1.000 ha

BASE: PUERTO SECO (INLAND PORT)

5.000 hectáreas totales

Base de la Pirámide: Puerto Seco (Inland Port) — 5.000 hectáreas totales

Es el cimiento maestro del proyecto que controla la gobernanza, la tierra y la conectividad terrestre bimodal.

- **Gobernanza bajo U.S. REIT.** Centralización de contratos de arrendamiento, inversiones y flujos de capital en dólares estadounidenses (USD) a través de la entidad corporativa en Florida.
- **Operación ferroviaria internacional.** Desvíos de vía doble de balasto pesado conectados a la línea internacional Santa Cruz–Brasil.
- **Gestión de carga pesada.** Patios de contenedores equipados con grúas pórtico y escáneres aduaneros digitales de alta velocidad.
- **Autosuficiencia en servicios públicos.** Planta híbrida de energía dedicada (50 MW) y circuito hídrico de ciclo cerrado (agua potable por ósmosis inversa y tratamiento biológico de efluentes).

Pilar 1: Hub Aéreo Boliviano (2.000 hectáreas)

Dedicado a la interconectividad global de carga de alto tonelaje y transporte masivo bajo normativas norteamericanas de aviación civil.

- **Diseño apto para uso dual (opcional).** Ingeniería de pistas, combustible y rampas compatible con operaciones civiles de carga agroindustrial y, si el Estado Plurinacional lo autoriza mediante acuerdo bilateral, con misiones de reabastecimiento, ayuda humanitaria (HADR) y logística de aliados hemisféricos. El REIT facilita capacidad; no negocia tratados de defensa.
- **Certificación e ingeniería FAA.** Diseño de pistas de concreto de alta resistencia, torres de control y sistemas de aeronavegación aprobados por la FAA y homologados por la DGAC.
- **Sistemas de navegación y radares.** Radares de vigilancia primarios (PSR), secundarios monopulso (MSSR) y sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS) con red redundante de energía ininterrumpida (UPS), bajo custodia técnica compatible con la regulación boliviana y la certificación FAA.
- **Hangares exclusivos a la medida (BTS).** Financiamiento, diseño y construcción de terminales automatizadas bajo el modelo Build-to-Suit para aerolíneas globales, con contratos a largo plazo liquidados en USD en la cuenta del REIT en EE. UU.

Pilar 2: Zona Franca (2.000 hectáreas)

El núcleo industrial de valor agregado y procesamiento logístico libre de cargas impositivas directas.

- **Segregación aduanera y fiscal.** Régimen aduanero simplificado con operación continua las 24 horas y despacho digital anticipado.
- **Exención de impuestos nacionales.** Liberación total del Gravamen Arancelario (GA) y del IVA de Importación por 10 años para bienes de capital, rieles, grúas y software.

- **Incentivos territoriales y locales.** Exención temporal de hasta el 100 % del Impuesto a la Propiedad de Bienes Inmuebles (IPBI) y tasas de transferencia por 5 años.
- **Almacenamiento avanzado.** Infraestructura para galpones logísticos, naves de alta capacidad y plantas agroindustriales de exportación directa.

Pilar 3: Desarrollo de Pequeños Empresarios e Interés Público y Social (1.000 hectáreas)

El motor de integración local, responsabilidad social empresarial y soporte humano para el nodo logístico.

- **Consorcios de innovación local.** Redes de colaboración que integran a micro, pequeñas y medianas empresas con grandes corporaciones para el desarrollo económico local.
- **Desarrollo científico y tecnológico.** Alianzas estratégicas con universidades, institutos técnicos y establecimientos educativos para la capacitación de mano de obra calificada.
- **Vivienda planificada.** Zonas residenciales de interés social diseñadas para alojar de forma digna a la población trabajadora vinculada al nodo.
- **Servicios de salud y comunidad.** Espacios reservados para centros médicos de atención a trabajadores y transportistas, y áreas de interés público.

Componente	Superficie	Función
Base — Puerto Seco (Inland Port)	5.000 ha	Gobernanza, tierra, ferrocarril y servicios autónomos
Pilar 1 — Hub Aéreo Boliviano	2.000 ha	Carga FAA; uso dual solo si hay acuerdo bilateral
Pilar 2 — Zona Franca	2.000 ha	Industrial, segregación aduanera, incentivos
Pilar 3 — Pymes e interés público y social	1.000 ha	Consorcios, vivienda, salud, formación técnica

Los tres pilares zonifican las 5.000 hectáreas de la base; no son superficies adicionales.

4. Matriz de Servicios y Utilidades Autónomas de Ciclo Cerrado

Al tratarse de un área agrícola virgen, sin servicios básicos, el complejo funcionará bajo autosuficiencia total y economía circular hídrica y energética.

Planta generadora de electricidad dedicada. Central híbrida en sitio (gas natural y solar fotovoltaica, con bancos de baterías a gran escala — BESS) y capacidad inicial de 50 MW, para abastecer sin interrupción, las 24 horas, las grúas del Puerto Seco, la cadena de frío y las pistas.

Circuito hídrico de ciclo cerrado.

1. **Agua potable (PTAP).** Captación por pozos profundos autorizados y purificación por ósmosis inversa de estándar industrial, para naves logísticas e industriales.
2. **Aguas pluviales.** Canales perimetrales de drenaje y lagunas de retención que captan la lluvia, mitigan inundación en pistas y patios de contenedores, y alimentan usos no potables.
3. **Aguas servidas (PTAR).** Reactores biológicos que procesan el 100 % de los efluentes. El agua tratada se reutiliza en riego de áreas verdes y sistemas contra incendios.

Sistemas de radares de aviación. Radar primario de vigilancia (PSR) y radar secundario monopulso (MSSR) bajo estándares FAA, con red redundante de energía ininterrumpida (UPS) y torres de telecomunicaciones dedicadas al control de carga internacional de alto tonelaje, en coordinación con la autoridad aeronáutica

boliviana.

5. Estrategia de Acceso Dual y Cooperación Hemisférica (Civil Primero)

La USAF y el Departamento de Defensa de los Estados Unidos no financian ni co-construyen hubs privados en el extranjero. Lo que puede lograrse —si Bolivia y el Estado interesado lo pactan— es **acceso contingente / uso dual** (ayuda humanitaria, reabastecimiento, ejercicios, logística hemisférica). La estrategia del REIT es:

Fase	Plazo orientativo	Objetivo	Quién lidera
A. Hub civil	Años 0–2	Construir y operar hub de carga FAA + Puerto Seco + Zona Franca; LOIs con aerolíneas; aduana 24/7	REIT / desarrollador
B. Interés civil EE. UU.	Años 1–3	Briefings a Commerce, USTDA, DFC/EXIM y canales de logística hemisférica; mensaje: nodo civil primero	REIT + asesores
C. Track diplomático boliviano	Según voluntad política	Gobernación, Cancillería y Defensa proponen marco de acceso contingente / HADR a EE. UU.	Estado Plurinacional
D. Instrumento bilateral	Si hay acuerdo	Acuerdo de cooperación logística o acceso acotado; USAF/aliados como usuarios de capacidad, no socios constructores	Estado–Estado; REIT opera servicios

Qué ofrece el REIT a un eventual usuario institucional: capacidad de pista, combustible, rampas, hangares BTS, conectividad ferroviaria al Puerto Seco y contratos de servicios en USD bajo NNN. **Qué no ofrece:** soberanía, exención de la jurisdicción boliviana, ni exclusión de Policía o Fuerzas Armadas del Estado Plurinacional.

Producto de acercamiento: un one-pager con mapa de Pailón, capacidad objetivo (pista, PCN, fuel, ramps), casos de uso (carga comercial / HADR / logística contingente) y el lead del host nation. El proyecto de ley completo no es el documento de primer contacto con interlocutores de defensa.

PARTE II. APÉNDICE LEGAL

PROYECTO DE LEY Nº ___/2026

DE INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL PAÍS, CREACIÓN DEL CENTRO LOGÍSTICO INTEGRADO DEL ORIENTE DE BOLIVIA, PUERTO SECO INTEROCEÁNICO DE PAILÓN Y HUB AÉREO BOLIVIANO BAJO ESTÁNDARES FAA

EL PLENARIO DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL,

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS Y CONSIDERANDOS (JUSTIFICACIÓN LOGÍSTICA Y GEOPOLÍTICA)

Habiéndose evaluado las condiciones macroeconómicas y los flujos del comercio global, se exponen los siguientes argumentos de necesidad y utilidad pública:

Capital institucional y estándares de aviación civil. El despliegue de inversiones aeronáuticas globales y de contratos Build-to-Suit (BTS) con aerolíneas transnacionales exige previsibilidad jurídica, certificación técnica bajo normas FAA y una cadena de custodia física y tecnológica administrada por profesionales competentes, en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil y las autoridades competentes del Estado Plurinacional.

Mitigación de riesgos operativos sin enclave extranjero. La congestión urbana, la fragmentación logística y la incertidumbre regulatoria afectan la competitividad exportadora. El Hub Aéreo Boliviano y el Puerto Seco se conciben como infraestructura privada de interés público, con seguridad corporativa acreditada y coordinación obligatoria con aduana, aeronáutica y fuerzas del orden, sin crear un perímetro sustraído a la soberanía nacional.

Uso dual como opción soberana. La aptitud técnica del hub para operaciones de ayuda humanitaria, reabastecimiento o logística de aliados hemisféricos no implica, por sí sola, la presencia de fuerzas extranjeras. Cualquier acceso de uso dual o contingente requerirá acuerdo bilateral entre el Estado Plurinacional de Bolivia y el Estado interesado. El desarrollador privado podrá facilitar capacidad e infraestructura; no sustituye al Estado en la negociación de tratados o acuerdos de defensa.

Soberanía por atracción. Al ofrecer un nodo de carga transparente, certificado y eficiente, Bolivia atrae operadores logísticos globales y, si así lo decide soberanamente, interlocutores de cooperación hemisférica, sin ceder jurisdicción ni inmunidades incompatibles con el orden constitucional.

CONSIDERANDO:

Que es obligación del Estado promover las condiciones de máxima seguridad y previsibilidad jurídica para las inversiones estratégicas privadas que conectan al país con los corredores bioceánicos.

Que la infraestructura aeroportuaria moderna de carga pesada requiere sistemas de protección electrónica, cifrado de datos y radares de alta fidelidad, operados conforme a la regulación boliviana y a los estándares internacionales de aviación civil, en coordinación con las autoridades competentes.

Que un Director de Seguridad Corporativa (CSO) del complejo, con experiencia internacional y estándares alineados a la FAA y a la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) en lo aplicable a aviación civil, fortalece la certificación operativa del Hub Aéreo Boliviano, sin desplazar las competencias de la Policía Boliviana, las Fuerzas Armadas ni las autoridades aduaneras y aeronáuticas del Estado.

Que el uso dual o el acceso contingente de fuerzas o misiones de aliados hemisféricos solo puede autorizarse mediante acuerdo bilateral Estado–Estado, y que el desarrollador privado se limita a facilitar capacidad logística cuando el Estado así lo disponga.

Que es deber del Estado promover la inversión productiva, el empleo y la articulación del territorio con los corredores bioceánicos, en concertación con los agentes económicos privados.

Que el Departamento de Santa Cruz concentra la producción agroindustrial de exportación y requiere un nodo logístico bimodal —carretera, ferrocarril y aire— fuera de la congestión urbana, sobre la vía férrea internacional Santa Cruz–Brasil, en las afueras de Pailón.

Que un Centro Logístico Integrado del Oriente, estructurado como pirámide territorial con Puerto Seco, Hub Aéreo Boliviano, Zona Franca y áreas de interés público y social, constituye infraestructura estratégica de desarrollo sostenible.

Que el Estado puede facilitar dicha infraestructura mediante asociación público-privada o delegación al sector privado, sin sustituir la autonomía de gestión comercial de las inversiones privadas ni las competencias constitucionales del Estado en defensa, aduana y orden público.

Que la conectividad aérea de carga de primer nivel exige diseño, construcción y certificación conforme a las normas de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA), homologadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

POR TANTO, DECRETA:

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1º (Objeto). La presente Ley tiene por objeto:

a) Establecer el marco de promoción económica para nuevas inversiones productivas en las jurisdicciones municipales del Departamento de Santa Cruz y, en lo compatible, del país.

b) Crear el Centro Logístico Integrado del Oriente de Bolivia como infraestructura estratégica para el desarrollo económico, productivo y social.

c) Autorizar el Puerto Seco Interoceánico (Inland Port) de Pailón, de inversión privada e independiente, y el Hub Aéreo Boliviano («Aeropuerto Internacional de Bolivia»), bajo estándares FAA, como nodo logístico bimodal de vocación civil.

d) Fijar incentivos tributarios, aduaneros y de ocupación de suelo, el régimen de zonas francas, el régimen de seguridad corporativa del Hub Aéreo y el marco para un eventual uso dual sujeto a acuerdo bilateral Estado–Estado.

ARTÍCULO 2º (Definición de promoción económica). Se entiende por promoción económica la acción planificada y ejecutada por las instituciones del sector público en concertación con los agentes económicos privados, destinada a contribuir al incremento y sostenibilidad de las inversiones para generar condiciones de productividad que favorezcan el desarrollo económico de los municipios del país.

ARTÍCULO 3º (Objetivos de la promoción económica). Los objetivos de la promoción económica son:

a) Establecer condiciones adecuadas para nuevas inversiones productivas en las jurisdicciones municipales del Departamento, a fin de impulsar la diversificación productiva, la creación de nuevas unidades productivas y el fortalecimiento de las existentes.

b) Lograr una mayor producción regional con valor agregado, destinada a satisfacer el mercado nacional e intensificar los niveles de exportación.

c) Generar nuevas fuentes de empleo.

d) Mejorar los niveles de producción y productividad que permitan mayor actividad económica y elevar la calidad de vida de la población.

e) Establecer consorcios empresariales que involucren a la pequeña, mediana y gran empresa, universidades, institutos técnicos y establecimientos educativos, a fin de promover el desarrollo científico y tecnológico productivo y el desarrollo económico local.

ARTÍCULO 4º (Alcance). Las normas de la presente Ley son aplicables a las entidades grandes, medianas, pequeñas y microempresas, nacionales o extranjeras, que realicen nuevas inversiones en las jurisdicciones municipales del Departamento y privilegien la generación de empleo.

ARTÍCULO 5º (Alianza público-privada). La promoción económica del Departamento de Santa Cruz es prioridad y tarea fundamental de la Gobernación y de las entidades privadas, quienes deben organizar redes de actores locales, públicos, privados y extranjeros para promover la innovación productiva y empresarial, trabajando conjuntamente para cumplir los objetivos de esta Ley.

ARTÍCULO 6º (Declaratoria de interés y prioridad nacional). Se declara de necesidad pública, prioridad nacional e infraestructura estratégica para el desarrollo sostenible del país la articulación logística del transporte internacional de carga y pasajeros, mediante la facilitación estatal para el diseño, conectividad y seguridad de infraestructuras que optimicen los flujos del corredor bioceánico, al amparo de la producción agroindustrial nacional.

TÍTULO II
CREACIÓN DE LA REGIÓN LOGÍSTICA E INFRAESTRUCTURA AUTÓNOMA

ARTÍCULO 7º (Creación del Centro Logístico Integrado). Se dispone la creación de un Centro Logístico Integrado con el objeto de promover las inversiones que permitan garantizar la implementación de la infraestructura estratégica necesaria para el desarrollo económico, productivo y social del país.

ARTÍCULO 8º (Concertación territorial). Las tareas de planificación de infraestructura logística y productiva, de carácter complementario, que se desarrollen en las distintas provincias, municipios y cantones, serán producto de un proceso de concertación público-privada entre los actores sociales y económicos involucrados.

ARTÍCULO 9º (Autorización de construcción y operación). Se autoriza la construcción, implementación y operación del Centro Logístico Integrado del Oriente de Bolivia, como plataforma industrial, logística y de servicios.

ARTÍCULO 10º (Asociación público-privada o delegación). Se autoriza al Gobierno Nacional suscribir la documentación necesaria y suficiente para constituir una asociación público-privada (mixta) o delegar al sector privado la realización y ejecución de lo señalado en el artículo precedente. Dicha asociación o delegación no menoscaba las garantías de autonomía operativa comercial del Puerto Seco de Pailón ni del Hub Aéreo Boliviano previstos en esta Ley, ni las competencias constitucionales del Estado.

ARTÍCULO 11º (Componentes del Centro — estructura piramidal). El Centro Logístico Integrado del Oriente de Bolivia se organiza sobre una base de cinco mil (5.000) hectáreas correspondientes al Puerto Seco Interoceánico (Inland Port) de Pailón, y constará de los siguientes pilares zonificados:

1. Hub Aéreo Boliviano: dos mil (2.000) hectáreas.
2. Zona Franca comercial e industrial: dos mil (2.000) hectáreas.
3. Áreas de desarrollo de pequeños empresarios e interés público y social: mil (1.000) hectáreas, incluidas vivienda, salud, formación técnica y servicios a la población vinculada al nodo.

ARTÍCULO 11 bis (Infraestructura autónoma de servicios). El Centro Logístico Integrado del Oriente de Bolivia operará con infraestructura propia de generación eléctrica, captación y potabilización de agua, tratamiento de efluentes, drenaje pluvial y telecomunicaciones, en régimen de ciclo cerrado, sin perjuicio de las autorizaciones sectoriales que correspondan. Dicha infraestructura forma parte integrante del Centro y podrá ser desarrollada, poseída y operada por el inversionista privado o por sociedades de propósito específico, con autonomía de gestión respecto de las redes municipales.

ARTÍCULO 11 ter (Banco de tierras y zonificación interna). El predio del Centro se zonificará internamente conforme a la estructura piramidal del artículo 11º. La subdivisión interna no altera la naturaleza privada del Puerto Seco ni los derechos reales o concesiones constituidos a favor del desarrollador.

ARTÍCULO 12º (Puertos secos interoceánicos en el país). Créanse Puertos Secos Interoceánicos en los Centros Logísticos Integrados de Bolivia, los cuales desarrollarán sus funciones conforme a la reglamentación que se dicte. El primero y nodo de referencia del Oriente es el Puerto Seco de Pailón, en los términos del Título III.

ARTÍCULO 13º (Zonas francas). Se autoriza la creación de Zonas Francas de carácter comercial, industrial y turístico en el interior de los Centros Logísticos Integrados de Bolivia, donde se aplicará el régimen tributario de segregación aduanera y fiscal establecido por las normas legales vigentes y las que en el futuro las reemplacen.

TÍTULO III
DEL PUERTO SECO INTEROCEÁNICO DE PAILÓN
INVERSIÓN PRIVADA E INDEPENDIENTE

ARTÍCULO 14º (Creación, naturaleza jurídica y ubicación).

I. Se autoriza el establecimiento y construcción del Puerto Seco (Inland Port) de Santa Cruz, concebido como plataforma logística de propiedad, administración y financiamiento cien por ciento (100 %) privado, con autonomía de gestión e independencia operativa respecto del nivel central del Estado y de los gobiernos de turno, en lo concerniente a tarifas, contratos comerciales y gobernanza corporativa.

II. Con el fin de preservar el ordenamiento urbano y potenciar la exportación directa, el Puerto Seco se edificará obligatoriamente fuera del área urbana municipal, en el área rural y de campos agrícolas de las afueras del municipio de Pailón, adyacente y con acceso directo a la red ferroviaria internacional Santa Cruz–Brasil.

ARTÍCULO 15º (Garantías de inversión y seguridad jurídica). El Estado Plurinacional de Bolivia garantiza la seguridad jurídica de las inversiones privadas nacionales y extranjeras destinadas al diseño, construcción y explotación tecnológica del Puerto Seco, asegurando la no interferencia política en sus tarifas, contratos comerciales corporativos, gobernanza interna y operatividad las veinticuatro (24) horas del día.

TÍTULO IV
DEL HUB AÉREO BOLIVIANO, CERTIFICACIÓN FAA
Y SISTEMAS DE RADARES

ARTÍCULO 16º (Denominación, ubicación y vocación). Créase el Hub Aéreo Boliviano, también denominado «Aeropuerto Internacional de Bolivia», ubicado en el Departamento de Santa Cruz, como principal hub bimodal y aeroportuario de vocación civil del nodo, destinado a la interconectividad global de carga de alto tonelaje y al

transporte de pasajeros. Su diseño podrá contemplar capacidad técnica compatible con un eventual uso dual o acceso contingente para misiones de ayuda humanitaria, reabastecimiento o logística de aliados hemisféricos, **únicamente** cuando el Estado Plurinacional de Bolivia lo autorice mediante acuerdo bilateral con el Estado interesado. El desarrollador privado facilitará la capacidad e infraestructura; no negociará ni suscribirá tratados de defensa.

ARTÍCULO 17º (Adopción de normas FAA). El diseño, planificación, ingeniería, construcción de pistas, torres de control, sistemas de aeronavegación y seguridad operacional del Hub Aéreo Boliviano se ejecutarán bajo cumplimiento estricto de las regulaciones, directrices y normas de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA). La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) homologará y facilitará de forma inmediata las certificaciones técnicas correspondientes, basadas en dichos estándares internacionales.

ARTÍCULO 17 bis (Sistemas de radares y ayudas a la navegación). El Hub Aéreo Boliviano incorporará, como parte inseparable de su certificación FAA, un sistema de Radar Primario de Vigilancia (PSR), Radar Secundario Monopulso (MSSR), sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) y red redundante de energía ininterrumpida (UPS), así como torres de telecomunicaciones dedicadas al control de tráfico aéreo de carga de alto tonelaje. La DGAC homologará dichos sistemas conforme a los estándares FAA. La operación y el intercambio de datos de tráfico aéreo se sujetarán a la regulación boliviana y a los convenios internacionales aplicables.

ARTÍCULO 18º (Prioridad multimodal). El Hub Aéreo Boliviano priorizará:

1. Infraestructura ferroviaria directa: desvíos y ramales de carga que conecten la terminal aérea con la línea férrea hacia el Brasil y el Puerto Seco en Pailón.
2. Accesos para transporte pesado: autopistas y carriles segregados de alta resistencia para camiones de alto tonelaje, asegurando tránsito ininterrumpido, sin cuellos de botella urbanos, y simplificando los tiempos de transbordo internacional.

TÍTULO V
AEROLÍNEAS DE CARGA GLOBALES, USO DUAL BILATERAL Y SEGURIDAD CORPORATIVA

ARTÍCULO 19º (Fomento a operadores de carga globales). Se declara de interés estratégico el establecimiento de aerolíneas internacionales especializadas en carga pesada, cadena de frío y transporte expreso global en el Hub Aéreo Boliviano. El Estado, a través de la autoridad aeronáutica y aduanera, garantizará cielos abiertos comerciales y franjas horarias (slots) prioritarias para el flujo ininterrumpido de estas aeronaves.

ARTÍCULO 20º (Hangares exclusivos y modelos de contratación).

I. Las aerolíneas de carga globales y los operadores logísticos integrados podrán acceder al uso y usufructo de predios dentro del perímetro aeroportuario para hangares exclusivos, terminales de carga automatizadas y centros de distribución.

II. El desarrollo de dicha infraestructura se ejecutará bajo estándares internacionales, mediante:

1. Arrendamiento logístico (Lease): contratos de alquiler a largo plazo sobre hangares o almacenes preexistentes.
2. Construcción a la medida (Build-to-Suit – BTS): el desarrollador privado financia y construye hangares y plataformas según las especificaciones arquitectónicas, de ingeniería y tecnológicas exactas de la aerolínea

arrendataria, bajo contratos de usufructo garantizados a largo plazo.

ARTÍCULO 21º (Autonomía de gestión en hangares). Las aerolíneas de carga que operen bajo las modalidades del artículo precedente gozarán de autonomía en la gestión de sus procesos internos, estibaje, seguridad corporativa y tecnologías de automatización, debiendo cumplir las normativas de seguridad de la FAA, la regulación boliviana aplicable y las directrices aduaneras de control no intrusivo de esta Ley.

ARTÍCULO 21 bis (Régimen de seguridad corporativa, coordinación estatal y uso dual bilateral).

I. Se establece un Régimen de Seguridad Corporativa y Protección Integral para el perímetro de dos mil (2.000) hectáreas correspondientes al Hub Aéreo Boliviano, sus pistas, hangares de carga, áreas de servicios autónomos, sistemas de radares y ayudas a la navegación, con el fin de garantizar la continuidad del comercio exterior las veinticuatro (24) horas del día, sin menoscabo de la soberanía ni de la jurisdicción del Estado Plurinacional de Bolivia.

II. La dirección de la seguridad corporativa interna del complejo estará a cargo de un Director de Seguridad Corporativa (Chief Security Officer – CSO), profesional con experiencia internacional, designado y contratado por el desarrollador o por el REIT privado de infraestructura domiciliado en Florida. El CSO aplicará estándares alineados a la FAA y a la TSA en lo concerniente a aviación civil, y coordinará de forma permanente con la DGAC, la Aduana Nacional, el SENASAG y, cuando corresponda, con la Policía Boliviana y las Fuerzas Armadas.

III. Se autoriza al desarrollador maestro la contratación de empresas de seguridad privada acreditadas conforme a la legislación boliviana, para resguardo perimetral, control de accesos, patrullaje interno y custodia de hangares BTS. La Policía Boliviana, las Fuerzas Armadas y las autoridades competentes del Estado conservan pleno derecho de ingreso, inspección y actuación en el perímetro del Hub Aéreo, en el marco de sus atribuciones constitucionales y legales. El CSO facilitará protocolos de coordinación para evitar interferencias innecesarias con la operación comercial continua.

IV. La infraestructura tecnológica crítica (PSR, MSSR, ILS, telecomunicaciones y software de control de carga) operará bajo administración técnica del operador del hub, con cifrado y custodia conforme a estándares internacionales y a la regulación boliviana. El intercambio de datos de tráfico aéreo y seguridad logística se realizará conforme a los convenios y autorizaciones que disponga la autoridad aeronáutica competente; no se establecerá un canal exclusivo hacia el extranjero que eluda dicha autoridad.

V. El control aduanero y de sanidad fronteriza se ejecutará preferentemente mediante sistemas de control no intrusivo (escáneres de alta velocidad), en coordinación con la seguridad corporativa del Hub, sin perjuicio de las facultades legales de inspección de la Aduana Nacional y del SENASAG.

VI. La importación, tenencia y uso de armamento, equipo táctico o sistemas de vigilancia por parte de empresas de seguridad privada se sujetarán estrictamente a la legislación boliviana y a los permisos que otorguen los Ministerios de Gobierno y de Defensa Nacional. No se crea categoría de armamento exento de fiscalización ni de confiscación por parte de las autoridades competentes.

VII. Cualquier acceso de uso dual, misiones de ayuda humanitaria, reabastecimiento o logística de fuerzas o agencias de un Estado extranjero en el Hub Aéreo Boliviano requerirá acuerdo bilateral previo entre el Estado Plurinacional de Bolivia y dicho Estado. El desarrollador privado podrá ofrecer capacidad, servicios y contratos comerciales de soporte; no negociará ni ejecutará por sí mismo acuerdos de naturaleza militar o de defensa.

TÍTULO VI
INCENTIVOS TRIBUTARIOS, ARANCELARIOS Y ADUANEROS

ARTÍCULO 22º (Exenciones del nivel central). Se libera del Gravamen Arancelario (GA) y del Impuesto al Valor Agregado (IVA) de Importación, por el plazo de diez (10) años, la internación de bienes de capital, rieles, desvíos automatizados, grúas pórtico, equipos de escaneo de alta velocidad, software de gestión logística portuaria, sistemas de radares y ayudas a la navegación, y tecnología aeroportuaria homologada por la FAA, importados para equipar el Puerto Seco de Pailón, el Hub Aéreo Boliviano, el Parque Industrial del Centro, la infraestructura autónoma de servicios y los hangares desarrollados bajo el modelo BTS.

ARTÍCULO 23º (Zona primaria aduanera). Se instruye a la Aduana Nacional de Bolivia delimitar las instalaciones del Puerto Seco privado en Pailón y los predios logísticos del Hub Aéreo Boliviano como Zonas Primarias Aduaneras, con despacho anticipado digitalizado, control no intrusivo, operación las veinticuatro (24) horas y tránsito aduanero internacional simplificado.

ARTÍCULO 24º (Plazo de implementación aduanera). Se establece el plazo fatal de ciento veinte (120) días calendario, a partir de la notificación de finalización de las obras civiles logísticas, para que la Aduana Nacional, el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG) y las entidades estatales de control fronterizo instalen, equipen y pongan en funcionamiento sus oficinas en el Puerto Seco de Pailón y en el complejo aeroportuario. El incumplimiento de este plazo por funcionarios públicos será sancionado penal y administrativamente conforme a ley, por obstaculización al comercio exterior.

ARTÍCULO 25º (Incentivos territoriales y locales). Se faculta al Gobierno Autónomo Departamental de Santa Cruz y al Gobierno Autónomo Municipal correspondiente a aplicar un régimen de exención temporal de hasta el cien por ciento (100 %) del Impuesto a la Propiedad de Bienes Inmuebles (IPBI) y tasas de transferencia, por un periodo de cinco (5) años, a las inversiones privadas en infraestructura logística, galpones de almacenamiento, plantas agroindustriales y naves del Parque Industrial indexadas al perímetro del Puerto Seco y del Centro Logístico Integrado.

TÍTULO VII
DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 26º (Reglamentación). El Órgano Ejecutivo, en el plazo de noventa (90) días a partir de la publicación de la presente Ley en la Gaceta Oficial, dictará la reglamentación correspondiente, incluida la de Puertos Secos Interoceánicos, infraestructura autónoma de servicios, seguridad corporativa del Hub Aéreo Boliviano, coordinación con autoridades estatales y Zonas Francas al interior de los Centros Logísticos Integrados. La reglamentación de un eventual uso dual se dictará solo en el marco de los acuerdos bilaterales que el Estado suscriba.

ARTÍCULO 27º (Cumplimiento). El Órgano Ejecutivo, a través de los ministerios competentes, en coordinación con la Gobernación de Santa Cruz y los gobiernos municipales involucrados, queda encargado de la ejecución y cumplimiento de la presente Ley.

ARTÍCULO 28º (Derogatorias). Quedan derogadas las disposiciones contrarias a la presente Ley.

ARTÍCULO 29º (Remisión). Remítase al Órgano Ejecutivo, para fines constitucionales.

Es dada en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional, a los _____ días del mes de _____ de dos mil veintiséis años.