Proyecto de Ley N° 5741/2023-CR

PROYECTO DE LEY QUE HABILITA A LOS ESTABLECIMIENTOS DE SALUD PÚBLICOS A EMITIR CERTIFICADOS DE SALUD PARA TRAMITAR LA LICENCIA DE CONDUCIR DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS ANTE LAS MUNICIPALIDADES PROVINCIALES Y DISTRITALES.

El Grupo Parlamentario Fuerza Popular, por iniciativa de la Congresista de la República Tania Estefany **RAMÍREZ GARCÍA**, ejerciendo las facultades de iniciativa legislativa que le confieren el artículo 107º de la Constitución Política del Perú y los artículos 75º y 76º del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente Proyecto de Ley:

EL PRESIDENTE DEL CONGRESO

DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

HA DADO LA LEY SIGUIENTE:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
18 AGO. 2023
RECIBIDO
Firma: Hora: 16:15

FORMULA LEGAL

LEY QUE HABILITA A LOS ESTABLECIMIENTOS DE SALUD PÚBLICOS A EMITIR CERTIFICADOS DE SALUD PARA TRAMITAR LA LICENCIA DE CONDUCIR DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS ANTE LAS MUNICIPALIDADES PROVINCIALES Y DISTRITALES

Artículo 1º.- Objeto de la Ley.
La presente ley tiene por objeto autorizar a los Establecimientos de Salud Públicos a emitir Certificado de Salud en favor de postulantes a obtener la Licencia de Conducir de vehículos motorizados de dos y tres ruedas - **CLASE B - Categorías IIA, IIB O IIC -**, ante las municipalidades provinciales y distritales.

Artículo 2º.- Finalidad de la Ley.
La presente ley tiene por finalizar fortalecer la presencia del Estado, a través de la participación de los Establecimientos de Salud Públicos, en la emisión de Certificado de Salud válidos para obtener la Licencia de Conducir de vehículos motorizados de dos y tres ruedas - **CLASE B - Categorías IIA, IIB O IIC -**.

Artículo 3º.- Autorización.
Los Establecimientos de Salud Públicos, en virtud de la presente ley, adquieren la condición de Entidad Habilitada para expedir Certificados de Salud – ECSAL - para postulantes a licencias de conducir de vehículos motorizados de dos y tres ruedas, emitidos por las municipalidades provinciales y distritales.

El certificado médico, tramitado ante el Establecimiento de Salud Público es válido únicamente para tramitar la licencia de conducir **CLASE B - Categorías IIA, IIB O IIC.**

Artículo 4º.- Del registro del Establecimiento de Salud Público ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
Las municipalidades provinciales y/o distritales envían al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la relación de Establecimientos de Salud Públicos habilitados para emitir el certificado de salud para ser incorporados en el Registro Nacional de Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud. Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones inscribir al centro médico en el listado de Establecimientos de Salud Públicos autorizados para emitir certificados médicos.

Artículo 5º.- Establecimiento de Salud Público.
El Establecimiento de Salud Público autorizado para emitir certificados de salud, válidos para la tramitación de la licencia de conducir detalladas en el artículo 3° de la presente ley, deberán cumplir con los mismos requisitos y condiciones exigidos para los establecimientos de salud privados autorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Primera. – Vigencia de ley.
La ley tiene vigencia desde el día siguiente a su publicación. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones adecua el Decreto Supremo 007-2016-MTC y otras normas de la materia a lo dispuesto en la presente ley.

Segunda. – Implementación de ECSAL público.
El gobierno regional y las municipalidades provinciales o distrital, previo convenio, implementan los ECSAL públicos encargados de emitir los certificados de salud.

Tercera. De la solicitud del registro del ECSAL.
La municipalidad provincial o distrital tramita ante la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el registro de la ECSAL.

Lima, agosto de 2023

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: REVILLA VILLANUEVA CESAR MANUEL FIR 44275599 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/08/2023 16:13:36-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ALEGRIA GARCIA Luis Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/08/2023 17:08:52-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: RAMIREZ GARCIA Tania Estefany FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/08/2023 12:07:41-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VENTURA ANGEL Hector Jose FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/08/2023 16:26:37-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: LOPEZ MORALES Jeny Luz FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/08/2023 12:47:02-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: INFANTES CASTAÑEDA Mery Eliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/08/2023 12:20:57-0500

EXPOSICION DE MOTIVOS

Las municipalidades distritales de todo el país están facultadas a emitir licencias de conducir para la conducción de vehículos motorizados de dos o tres ruedas siempre que el conductor acredite la idoneidad para la conducción, a través de la presentación de un examen médico, emitido por un centro médico autorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre - Ley N° 27181 – prescribe en el literal a) del numeral 18.1) del artículo 18° que una de las competencias de las municipalidades distritales en materia de transportes es:

> *a) En materia de transporte: en general, las que los reglamentos nacionales y las normas emitidas por la municipalidad provincial respectiva les señalen y en particular, la regulación del transporte menor (mototaxis y similares).*

El Decreto Supremo 007-2016-MTC que aprobó el reglamento nacional de sistema de emisión de licencias de conducir y modifica el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo 016-2009-MTC y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo 017-2009-IVTTC, regula el acceso de las Entidad Habilitada para expedir Certificados de Salud para postulantes a Licencias de conducir – **ECSAL** -.

El artículo 39° del Decreto Supremo 007-2016-MTC – en adelante Decreto - señala que el examen médico y psicológico, cuyos resultados son vinculantes para el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir – **SELIC** – son realizadas, necesariamente en una **ECSAL**. Ahora bien, no todas las Instituciones Prestadoras de Salud – **IPRESS** -, tienen la condición de **ECSAL**.

Sobre la **IPRESS**, el artículo 41° del Decreto, señala que una vez que sean autorizadas como **ECSAL**, mediante su inscripción en el Registro de Entidades Habilitadas para expedir Certificados de Salud para postulantes a Licencias de Conducir **– RECSAL** -, pueden expedir certificados de salud para postulantes a licencias de conducir, vinculantes para el **SELIC**. Es entonces, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la entidad encargada de administrar el Registro Nacional de Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud – **RENIPRESS**.

Oferta y demanda de ECSAL.

La Constitución Política del Perú de 1993 – C93 – consagra en el artículo 58° uno de los principios pilares del modelo económico: la libre iniciativa privada. Es bajo este principio que el Estado orienta el desarrollo del país, actúan principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad y servicios públicos e infraestructura.

La libre iniciativa privada, implica dejar a los privados actuar en aquellas actividades económicas en donde el sector público estima no debe hacerlo, ello con el objetivo de

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CASTILLO RIVAS Eduardo Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/08/2023 12:51:47-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: RAMIREZ GARCIA Tania Estefany FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/08/2023 15:32:31-0500

satisfacer la demanda de la población y evitarle al Estado distraer recursos y así poder atender las demandas sociales en infraestructura social, económica y de conexión.

Nuestro modelo económico implementado en la C93, sin embargo, no impide que el Estado pueda actuar de manera subsidiaria ahí donde el sector privado no puede actuar por situaciones propias del mercado. Así el artículo 60° de la C93 señala: *"...sólo autorizado por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional.*

La obtención de la licencia de conducir está asociada a la obtención previa de un certificado de salud. El certificado de salud solo puede ser emitido por una IPRESS calificada como ECSAL debidamente registrada ante el RECSAL administrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Es decir, la IPRESS que no está debidamente registrada ante RECSAL, está impedida de emitir un certificado de salud válido para tramitar una licencia de conducir, ya sea ante el gobierno regional, provincial o distrital.

Revisando la página web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones *https://rec.mtc.gob.pe/LicenciaConducir/ArCentroMedicoConfiguracion* hemos podido constatar que en Lima Metropolitana y Lima provincia existen un total de 230 ECSAL autorizadas para el Ministerio de Transportes para emitir certificados de salud con el objetivo de tramitar una licencia de conducir. La distribución de ECSAL por provincias y distritos, nivel de Lima Metropolitana y Provincias es:

ECSAL Lima Metropolitana y Lima provincia

Lima Provincia	Distrito	ECSAL	
Barranca	Barranca	3	
Cañete	San Vicente de Cañete	2	
Huaral	Huaral	1	
Huaral	Chancay	2	
Huaura	Huacho	6	
Huaura	Santa María	3	
Lima Metropolitana	**Distritos**	**Población**	**ECSAL**
Lima	Ate	702,815	12
Lima	Breña	97,906	7
Lima	Carabayllo	426 985	3
Lima	Chaclacayo	46,225	2
Lima	Chorrillos	373 332	3
Lima	Comas	598 263	14
Lima	El Agustino	233 757	3
Lima	Independencia	232 726	4
Lima	Jesús María	86 899	2
Lima	La Molina	168 839	6
Lima	La Victoria	195 620	4
Lima	Lima	276 482	11
Lima	Santa Anita	232 739	2
Lima	Lince	63 854	23
Lima	Los Olivos	366 751	21
Lima	Miraflores	187 401	6
Lima	San Juan de Miraflores	430 772	13
Lima	Lurigancho	303 966	1
Lima	Lurín	115 330	1
Lima	Magdalena del Mar	69 488	3
Lima	Pueblo Libre	99 591	1

Lima	Puente Piedra	416 531	3
Lima	Rímac	187 462	1
Lima	San Borja	133 328	2
Lima	San Isidro	71 039	2
Lima	San Juan de Lurigancho	1 240 489	14
Lima	San Luis	58 001	3
Lima	San Martín de Porres	782 075	10
Lima	San Miguel	183 597	2
Lima	Santiago de Surco	426 758	4
Lima	Surquillo	104 832	2
Lima	Villa El Salvador	441 794	19
Lima	Villa María del Triunfo	459 010	3

Como se puede colegir, la oferta de **ECSAL** esta garantizada en la Lima de más de 10 millones de habitantes. Los puntos de ubicación de las **ECSAL** permiten a los prestadores del servicio de trasporte urbano poder acceder a una **ECSAL** cercana no solamente en tiempo sino también términos de costos a nivel de provincias y de distritos. Sin embargo, el acceso a las **ECSAL** en algunos provincias y distritos del país no es posible. A continuación, brindamos información sobre la oferta de **ECSAL** a nivel de las regiones ubicadas en la zona sierra y selva del país.

ECSAL – región Cajamarca

Provincia	ECSAL
Cajabamba	0
Cajamarca	16
Celendín	0
Chota	0
Contumazá	0
Cutervo	0
Hualgayoc	0
Jaén	5
San Ignacio	0
San Marcos	0
San Pablo	0
Santa Cruz	0
San Miguel	0
Total	21

ECSAL – región Ayacucho

Provincia	ECSAL
Cangallo	0
Huamanga	11
Huanca Sancos	0
Huanta	1
La Mar	0
Lucanas	0
Parinacochas	0
Paucar del Sara Sara	0
Sucre	0
Víctor Fajardo	0
Vilcas Huamán	0
Total	12

ECSAL – en región Huancavelica

Provincia	ECSAL
Acobamba	0
Angaraes	0

Castrovirreyna	0
Churcampa	0
Huancavelica	9
Huaytará	0
Tayacaja	1
Total	10

ECSAL – región Puno

Provincia	ECSAL
Azángaro	0
Carabaya	0
Chucuito	0
El Collao	1
Huancané	0
Lampa	0
Melgar	0
Moho	0
Puno	15
San Antonio de Putina	0
San Román	10
Sandia	0
Yunguyo	0
Total	26

ECSAL – región Pasco

Provincia	ECSAL
Daniel Alcides Carrión	0
Oxapampa	6
Pasco	12
Total	18

ECSAL – en región Cusco

Provincia	ECSAL
Acomayo	12
Anta	2
Calca	0
Canas	0
Canchis	4
Chumbivilcas	0
Cusco	20
Espinar	3
La Convención	4
Paruro	0
Paucartambo	0
Quispicanchi	0
Urubamba	0
Total	45

ECSAL – región Ancash

Provincia	ECSAL
Aija	0
Antonio Raimondi	0
Asunción	0
Bolognesi	0
Carhuaz	0
Carlos Fermín Fitzcarrald	0
Casma	0
Corongo	0

Huaraz	11
Huari	0
Huarmey	0
Huaylas	0
Mariscal Luzuriaga	0
Ocros	0
Pallasca	0
Pomabamba	0
Recuay	0
Santa	7
Sihuas	0
Yungay	0
Total	18

Identificación del problema.

Datos de la asociación automotriz del Perú – AAP - señalan que el uso de la motocicleta – como medio de transportes – es una tendencia que va en crecida y presenta mayor incidencia en la Selva con el 27.22%. El 15.46% de los habitantes de la sierra sur del país utiliza el mismo transporte. El mototaxi es muy usual también en la Selva con el 17.73%, mientras que en la Costa Norte la cifra es de 13.86%.

Tenencia de Vehiculos a Nivel Nacional (porcentaje)				
	2020	2021	2022	Variación (p.p.)
Bicicleta	15.36%	15.77%	15.51%	-0.26
Auto, camioneta	10.69%	11.27%	11.11%	-0.16
Motocicleta	15.09%	14.08%	15.57%	1.49
Triciclo	1.01%	0.99%	0.80%	-0.19
Mototaxi	7.67%	7.71%	8.28%	0.57
Camión	0.48%	0.44%	0.47%	0.03
Fuente: Enaho				
Elaboración: GEE-AAP				

Las mostradas por la AAP nos indican que el mototaxi y la motocicleta muestran un crecimiento sostenido a nivel nacional. Por ejemplo, en lo concerniente a las motocicletas el crecimiento en el periodo del 2020 – 2022 es del 0.48%, mientras que en el crecimiento de mototaxis en el mismo periodo es del 0.61% en promedio. En el estudio publicado por la AAP se concluye que, *"...en cuanto a motocicletas y mototaxis, las regiones en donde hay una mayor tenencia son la Selva con 28.33% y 19.14%, respectivamente, seguido de la Costa Norte con 17.70% y 14.85%, en cada caso. La razón de estos últimos resultados sería la practicidad y usabilidad que tiene ambos vehículos en ciudades pequeñas, poco asfaltadas y zonas agrestes..."*

Tenencia de vehículos por Dominio Geográfico (2022)				
	Bicicleta	Auto, camioneta	Motocicleta	Mototaxi
Costa Norte	21.51%	11.01%	17.70%	14.85%
Costa Centro	20.37%	13.29%	12.91%	7.04%
Costa Sur	16.84%	23.39%	10.45%	2.37%
Sierra Norte	11.05%	4.05%	13.71%	3.19%
Sierra Centro	11.69%	8.15%	10.38%	2.60%
Sierra Sur	17.09%	13.25%	14.82%	1.85%
Selva	11.58%	4.73%	28.33%	19.14%
Lima Metropolitana	16.82%	20.26%	2.78%	2.51%
Fuente: Enaho				
Elaboración: GEE-AAP				

Tenencia de Vehiculos según situación de pobreza (2022)			
	Pobre Extremo	Pobre No Extremo	No Pobre
Bicicleta	6.81%	11.50%	16.81%
Auto, camioneta	1.08%	3.39%	13.22%
Moto	8.97%	11.74%	16.71%
Mototaxi	4.11%	8.58%	8.45%
Fuente: Enaho			
Elaboración: GEE-AAP			

La tenencia de moto y mototaxi, como vehículo de transporte es de uso muy recurrente en los sectores de pobreza extrema, no pobre extremo y no pobre. Así por ejemplo el 13.08% de la población considerado pobre extremo tiene un vehículo menor, mientras que los pobres no extremos representan el 20.32% y los no pobre el 8.45%. Este dato es muy importante en la medida en que, es precisamente este sector el que por falta de oferta no logra tramitar y obtener una licencia de conducir. Los datos de la APP señalan que, de los hogares que tienen motocicleta, el 87.34% lo usa exclusivamente para el hogar, el 0.67% lo emplea exclusivamente para trabajo y el 11.98% para hogar y trabajo. De igual manera, de los hogares que tienen mototaxi, el 58.76% lo emplea exclusivamente para el hogar, el 2.67% para exclusivamente trabajo y el 38.57% lo usa para hogar y trabajo.

Tenencia de vehículos, Uso (2022)			
	Exclus. Hogar	Exclus. Trabajo	Hogar y Trabajo
Bicicleta	98.25%	0.13%	1.62%
Auto, Camioneta	76.49%	2.23%	21.28%
Motocicleta	87.34%	0.67%	11.98%
Triciclo	57.99%	21.93%	20.07%
Mototaxi	58.76%	2.67%	38.57%
Fuente: Enaho			
Elaboración: GEE - AAP			

Conociendo los datos, el problema que el presente proyecto de ley intenta solucionar es la imposibilidad técnica que tienen los propietarios de vehículos menores de dos o tres ruedas para obtener una licencia de conducir ante la ausencia de un ECSAL en donde puedan tramitar el certificado de salud para postular o calificar para obtener la licencia de conducir.

En la región de Cajamarca, por ejemplo, de las trece (13) provincias de la región solo dos (2) tienen la condición de ECSAL debidamente inscrita y reconocida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En Cajamarca región las ECSAL se concentran en la provincia de Cajamarca (16) y Jaén con cinco (5), las demás provincias de Contumazá, Cajabamba, Cutervo, San Pablo, San Miguel, Chota, Santa Cruz, San Pablo, San Marcos y Celendín no cuentan con ECSAL donde los titulares de motos y mototaxis puedan tramitar su certificado de salud.

En la región de Ancash de las veinte (20) provincias de la región solo dos (2) tienen la condición de ECSAL debidamente inscrita y reconocida por el Ministerio de Transportes

y Comunicaciones. En Ancash región las ECSAL se concentran en la provincia de Huaraz (11) y Santa con siete (7), las demás provincias de Aija, Antonio Raimondi, Caraz, Recuay, Casma, Pallasca, Yungay, Ocros, Pomabamba, Corongo entre otras, no cuentan con ECSAL donde los titulares de motos y mototaxis puedan tramitar su certificado de salud. Esta misma situación se repite en regiones como Ayacucho, Cusco, Puno, Huancavelica entre otras.

La concentración de la oferta de ECSAL en las principales ciudades de las regiones, ante la concentración de la demanda, permite que en el interior del país circulen un sin número de conductores de vehículos de dos y tres ruedas sin la debida licencia de conducir. Este problema expone a los conductores ha intervenciones policiales y la consecuente imposición de papeletas de tránsito. Si la concentración de la oferta de ECSAL, es debido a la falta de inversión privada en el interior del país en el rubro, ello no puede ser motivo para que los centros médicos de salud de propiedad del Estado, estén al servicio de la población para que puedan tramitar ante estas instituciones el certificado de salud y que así puedan aplicar a la obtención de su licencia de conducir.

La presencia del Estado, en las zonas rurales del país, a través de los centros de salud es un imperativo que permitirá:

- Solucionar la falta de oferta de ECSAL en los distritos que no tengan una ECSAL registrado ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
- Fortalecer económicamente a los centros de salud de propiedad del Estado, pues los ciudadanos que tramiten su certificado de salud, deberán cancelar la misma tasa administrativa que se paga ante una ECSAL privada;
- Permitirá ahorrar tiempo y recursos económicos a los propietarios y conductores de vehículos de dos o tres ruedas;
- Reducirá el margen de corrupción en las intervenciones policiales a conductores de vehículos motorizados menores; y
- Fortalecer la presencia del Estado a través de la optimización de los centros de salud.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Efectos asociados			
Esfera afectada	**Ley evaluada**	**Statu Quo**	**Alternativa legislativa**
Centralización de la oferta de ECSAL	No existe ley que faculte a los Centros de Salud públicos a funcionar como ECSAL	Demanda de insatisfecha de certificados de salud en donde la oferta esta centralizada	Masifica la oferta de los ECSAL en regiones en donde la oferta esta centralizada en provincias.
Circulación de vehículos cuyos conductores carecen de licencia de conducir.	La Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre – faculta únicamente a los centros de salud privados emitir el certificado de salud para tramitar licencia de conducir.	Centros de salud de propiedad del Estado cuya capacidad ociosa se acentúa ante la falta de legislación que los autorice a actuar como ECSAL.	Presencia del Estado en el ciudadano a través de los Centros de Salud y la posibilidad de obtener un certificado de salud para tramitar licencia de conducir.

Informalidad en el sector.	La centralización de la oferta de ECSAL y la ausencia de una ley que permita a los Centros de Salud ser una ECSAL no permite que los propietarios de vehículos motorizados menores obtengan su licencia de conducir.	Sobre embalse de demanda de licencias de conducir en los municipios ante la lejanía o carencia de ECSAL.	Permitirá atender a los usuarios de licencias de conducir, abaratar costo de tramitación y un mejor control de los municipios en la dación de las licencias de conducir.

EFECTOS DE LA NORMA EN LA LEGISLACION NACIONAL

La presente propuesta legislativa, de aprobarse, impactará en la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre – así como en el Decreto Supremo 007-2016-MTC. La norma propuesta no las modifica, pero si complementa las normas antes mencionadas.

VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

8. Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú

Nos comprometemos a desarrollar una integral descentralización política, económica y administrativa, transfiriendo progresivamente competencias y recursos del gobierno nacional a los gobiernos regionales y locales con el fin de eliminar el centralismo. Construiremos un sistema de autonomías políticas, económicas y administrativas, basado en la aplicación del principio de subsidiariedad y complementariedad entre los niveles de gobierno nacional, regional y local del Estado, con el fin de fortalecer éstos últimos y propiciar el crecimiento de sus economías.

Con ese objetivo, el Estado: (a) apoyará el fortalecimiento administrativo y financiero de los gobiernos regionales y locales (b) institucionalizará la participación ciudadana en las decisiones políticas, económicas y administrativas; (c) promoverá la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales; (d) establecerá una clara delimitación de funciones, competencias y mecanismos de coordinación entre los tres niveles de gobierno; (e) desarrollará plataformas regionales de competitividad orientadas al crecimiento de las economías locales y regionales; (f) desarrollará una estructura de captación de recursos fiscales, presupuestales y del gasto público que incluyan mecanismos de compensación para asegurar la equitativa distribución territorial y social, en un marco de estabilidad macroeconómica y de equilibrio fiscal y monetario; (g) incorporará los mecanismos necesarios para mejorar la capacidad de gestión, la competencia y la eficiencia de los entes públicos y privados, así como la competitividad de las empresas y las cadenas productivas en los niveles nacional, regional y local; (h) favorecerá la conformación de espacios macro regionales desde una perspectiva de integración geoeconómica; (i) favorecerá el asociacionismo intermunicipal e

interregional para el tratamiento de temas específicos; (j) fomentará el acceso al capital en los niveles regional y local, particularmente para la micro, pequeña y mediana empresa; y (k) fomentará mecanismos de compensación presupuestal para casos de desastre natural y de otra índole, de acuerdo al grado de pobreza de cada región.