

Proyecto de Ley N° 1581/2021-cr



LEY QUE DECLARA DE
PREFERENTE INTERÉS NACIONAL
Y NECESIDAD PÚBLICA LA
CREACIÓN DEL CAMINO VECINAL
TRAMO BOCA SHIRARINE -
SHIRARINE - LA PERLA DE
ANANGARI - ZUNGAROYALI ALTO -
ZUNGAROYALI BAJO
INTERSECCIÓN CON LA
CARRETERA SAN FRANCISCO -
PUERTO DAVIS, EN EL DISTRITO DE
PUERTO BERMÚDEZ, PROVINCIA
DE OXAPAMPA DEPARTAMENTO
DE PASCO Y OTROS PROYECTOS
SOBRE VÍAS DE COMUNICACIÓN
EN EL DEPARTAMENTO DE PASCO

El Congresista de la República **PASIÓN NEOMIAS DÁVILA ATANACIO**, integrante del Grupo Parlamentario **Perú Libre**, en ejercicio de su potestad de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y conforme a los artículos 67°, 74°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso, propone el siguiente proyecto de ley.

PROYECTO DE LEY

El Congreso de la República,
Ha dado la Ley siguiente:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE PREFERENTE INTERÉS NACIONAL Y
NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN DEL CAMINO VECINAL TRAMO
BOCA SHIRARINE - SHIRARINE - LA PERLA DE ANANGARI -
ZUNGAROYALI ALTO - ZUNGAROYALI BAJO INTERSECCIÓN CON LA
CARRETERA SAN FRANCISCO - PUERTO DAVIS, EN EL DISTRITO DE
PUERTO BERMÚDEZ, PROVINCIA DE OXAPAMPA DEPARTAMENTO DE
PASCO Y OTROS PROYECTOS SOBRE VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL
DEPARTAMENTO DE PASCO

Artículo Único. Declaración de interés nacional y necesidad pública

Declárese de interés nacional y necesidad publica la oportuna la creación del Camino Vecinal Tramo Boca Shirarine - Shirarine - La Perla de Anangari - Zungaroyali Alto - Zungaroyali Bajo Intersección con la Carretera San Francisco - Puerto Davis, en el Distrito de Puerto Bermúdez, Provincia De Oxapampa Departamento de Pasco y otros proyectos sobre vías de comunicación en el Departamento de Pasco

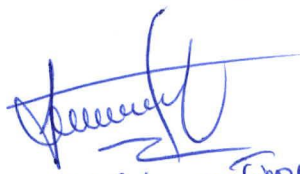
Lima, veintiocho de marzo de dos mil veintidós

CONGRESISTAS DE LA REPÚBLICA


PASIÓN DÁVILA ATANACIO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


Waldemar Cerni

Germán Tacuri


Raúl Gutiérrez Córdova


Alex A. Paredes Gonzales


Luenda VV


Elias Van Melick



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **04** de **abril** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°1581/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....
HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

**LEY QUE DECLARA DE
PREFERENTE INTERÉS NACIONAL
Y NECESIDAD PÚBLICA LA
CREACIÓN DEL CAMINO VECINAL
TRAMO BOCA SHIRARINE -
SHIRARINE - LA PERLA DE
ANANGARI - ZUNGAROYALI ALTO -
ZUNGAROYALI BAJO
INTERSECCIÓN CON LA
CARRETERA SAN FRANCISCO -
PUERTO DAVIS, EN EL DISTRITO DE
PUERTO BERMÚDEZ, PROVINCIA
DE OXAPAMPA DEPARTAMENTO
DE PASCO Y OTROS PROYECTOS
SOBRE VÍAS DE COMUNICACIÓN
EN EL DEPARTAMENTO DE PASCO**

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA¹

**I.1 CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE MODULAR SAMANTOCHARI EN
EL DISTRITO DE PUERTO BERMÚDEZ, PROVINCIA DE
OXAPAMPA, DEPARTAMENTO DE PASCO**

La construcción del Puente Samantochari en el Distrito de Puerto Bermúdez, Provincia de Oxapampa, Departamento de Pasco es de imperiosa necesidad por la precaria situación que vive el referido distrito, el cual, deberá ser construida sobre el Río Chinchihuaqui, entre la Comunidad Nativa de Chivis, Comunidad Nativa Samatochari y Comunidad Nativa de Aguachini por su ubicación geográfica pertenecientes al Distrito de Puerto Bermúdez, Provincia de Oxapampa, Departamento de Pasco, que posibilite el tránsito vehicular y servirá para conectar las comunidades nativas que la circundan y que actualmente se ven afectados por la poca accesibilidad.

Desde hace muchos años existe clamor por parte de los pobladores y autoridades de las comunidades nativas antes referidas, quienes demandan la construcción de un nuevo puente, porque el que existió hace años colapsó, razón por el cual vienen exigiendo la construcción de

¹ El presente Proyecto de Ley ha sido elaborado teniendo como antecedente e información de los siguientes proyectos: Proyecto de Ley N.º 7004/2020-CR, Proyecto de Ley N.º 7073/2020-CR, Proyecto de Ley N.º 7074/2020-CR y Proyecto de Ley N.º 7227/2020-CR.

un puente modular que permita atravesar el Río Chinchihuaqui, sin soportar las dificultades que actualmente padecen, cruzando el río a través de pequeñas balsas de madera y mayormente caminando sobre el mismo río cuando el caudal es bajo, y les permita solucionar el tránsito vehicular y seguridad peatonal; el ahora inexistente puente no sólo impide la circulación de vehículos, trae consigo atraso en el plano comercial entre las distintas comunidades nativas y demora en el abastecimiento de recursos de primera necesidad y ahora de medicinas para combatir el flagelo del COVID 19.

Es necesario tener en cuenta que las comunidades nativas vienen a ser los colectivos históricamente desprotegidos y marginados en nuestra sociedad, muchas veces ocasionado por sus lejanías de las poblaciones llamadas tradicionales, por ende, uno de los mayores beneficios que puede obtener en la actualidad es contar con este importante medio de comunicación, es decir, la construcción de un puente les dará impulso y desarrollo en sus distintas actividades económicas, dirigido a conseguir el bienestar para sus pobladores.

En consecuencia, la construcción del Puente Samantochari es fundamental para el Distrito de Puerto Bermúdez, el cual permitirá una comunicación fluida entre las comunidades nativas que la circundan como la Comunidad Nativa de Chivis, Comunidad Nativa Samantochari y Comunidad Nativa de Aguachini, por consiguiente, es de inevitable ejecución de la construcción de un puente modular en el referido distrito.

Es de precisar, que el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ha construido infinidad de puentes modulares en los departamentos de Tumbes, Ancash, Junín, Cajamarca, La Libertad, Arequipa, etc., significando una importante inversión y la generación de fuente de trabajo. Empero, en la región de Pasco no se ha realizado el mismo impulso por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

I.2 CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE ALTO CHIVIS EN EL DISTRITO DE PUERTO BERMÚDEZ, PROVINCIA DE OXAPAMPA, DEPARTAMENTO DE PASCO

En efecto, la construcción del Puente Modular de Alto Pichis en el Distrito de Puerto Bermúdez, Provincia de Oxapampa, Departamento de Pasco, servirá de interconexión de las Comunidades Nativas de Alvariano, Yesupe, Chinchihuaki, San José de Azupizu, Santa

Isidora, Palmacocha, San Pedro, San Pablo, San Juan de Dios, Manichari, Aguachini, Miritiriani, Pascuala, Acolla, Platanillo y Shimaqui, esto beneficiará a más de 8,000 pobladores de las Comunidades Nativas, quienes se dedican al cultivo del plátano, maíz, achiote, arroz, papaya, cacao, frijol. En los últimos años la producción de banano, en la variedad de Inguiri o Bellaco, impulsó de manera considerable la producción en las comunidades nativas.

Lastimosamente por la falta de accesibilidad no es posible la comercialización de este producto, ya que limita considerablemente el traslado de personas y productos, encareciendo más aún el flete de transporte; y no cuentan con los accesos a la tecnología, así como la señal de telefonía celular son de muy baja calidad, la misma que en muchas comunidades no tiene acceso a dicho medio.

Según el 11 Censo de Comunidades Nativas del INEI en Pasco, más precisamente en Oxapampa, existe 83 comunidades Asháninkas de las cuales 74 se encuentran reconocidas por el Ministerio de Agricultura, y 9 de ellas no. El mismo censo concluye que sólo 68 cuentan con títulos reconocidos, lo que puede explicar varios conflictos de límites entre comunidades y con colonos. Organizativamente están federados a las organizaciones Apatyawaka Nampitzi Asháninka Pichis - ANAP, a la Federación de Comunidades Nativas Campa y Asháninka-FECONACA, a la Central de Comunidades Nativas de la Selva.

No obstante, la cantidad considerable de la población en el Distrito de Puerto Bermúdez, la población carece de vías de acceso, dificultando el desarrollo integral de miles de familias; por lo que, es impostergable la construcción del puente de Alto Chivis en el distrito de Puerto Bermúdez, Provincia de Oxapampa, Departamento de Pasco.

I.3 CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE AGUACHINI EN EL DISTRITO DE PUERTO BERMÚDEZ, PROVINCIA DE OXAPAMPA, DEPARTAMENTO PASCO

Al respecto, en 1890 se ordenó la construcción de un camino provisional (Vía del Pichis) entre San Luis de Shuaro y Puerto Tucker. Al año subsiguiente se inicia la obra bajo la dirección de los ingenieros Capelo y Pérez con el objetivo de conectar al Perú con Europa atravesando la selva con dirección al Atlántico.

Una vez construida la Vía del Pichis, el ing. Joaquín Capelo, en un gesto de gratitud al presidente Remigio Morales Bermúdez, denominó al último tramo Puerto Morales Bermúdez, el cual, con el transcurrir de los años, los pobladores acortaron a Puerto Bermúdez el mismo que fue elevado a la categoría de distrito el 17 de junio de 1958 mediante D.S. N° 13014, en el segundo gobierno del Presidente Manuel Prado Ugarteche. La segunda mitad del siglo XIX, con la concesión a la Peruvian Corporation, empresa a la cual se entregó 500 000 hectáreas de tierras a orillas de los ríos Ene y Perené se inició en la selva central y en el territorio Asháninka, más concretamente.

En 1974, el Estado peruano creó la Ley de Comunidades Nativas, que otorgó a los pueblos indígenas garantías sobre sectores del territorio tradicional. Las aldeas que habían aparecido como resultado de las etapas de contacto anteriores se acogieron a esta legislación y, bajo la presión de la colonización del territorio por los campesinos andinos, se fueron creando muchos otros asentamientos y hoy se volvieron en rurales.

Entre 1986 y 1996, los Asháninkas fueron víctimas de la violencia desatada, tanto por los grupos Sendero Luminoso y Movimiento Revolucionario Túpac Amaru y de las acciones desarrolladas por las fuerzas antisubversivas para controlar estos movimientos. Debido a esto, en el territorio Asháninka de Oxapampa estas acciones no alcanzaron la virulencia de la zona del VRAEM, pues los grupos subversivos no pudieron lograr asentarse en la zona.

Finalmente, repetimos según el 11 Censo de comunidades nativas del INEI en Paseo, más precisamente en Oxapampa, hay 83 comunidades Asháninkas de las cuales 74 se encuentran reconocidas por el Ministerio de Agricultura, y 9 de ellas no. Y, siendo que son comunidades nativas en vías de desarrollo con una infraestructura vial muy deficiente, es necesario, mediante ley impulsar la construcción del Puente Aguachini en el Distrito de Puerto Bermúdez, Provincia de Oxapampa, Departamento Pasco.

I.4 CREACIÓN DEL CAMINO VECINAL TRAMO BOCA SHIRARINE – SHIRARINE – LA PERLA DE ANANGARI – ZUNGARO YALI ALTO – ZUNGAROYALI BAJO INTERSECCIÓN CON LA CARRETERA SAN FRANCISCO – PUERTO DAVIS, EN EL DISTRITO DE PUERTO BERMÚDEZ, OXAPAMPA, PASCO

El distrito de Puerto Bermúdez posee una diversidad de especies, que aún se conservan en las Áreas Naturales Protegidas y en las comunidades nativas; Promover el aprovechamiento sostenible de los recursos a través de permisos es una opción que permite que la población realice un uso adecuado del recurso para autoconsumo y generación de economía, en el 2021, nueve organizaciones formales aprovechan los recursos naturales del territorio y en el 2030 son 34 organizaciones.

Respecto a la competitividad productiva, se ha fortalecido la cadena de valor del sistema productivo y se ha incrementado la producción y productividad de los cultivos y crianzas; los productores capacitados desarrollar agroforestería y silvopastura para reducir los impactos con el medio ambiente; la producción de achiote en el 2021 es de 1,346 Tn. y en el 2030 se incrementa a 2,088 Tn, la producción de cacao en el 2021 asciende a 3,829 Tn y en el 2030 de 5,940 Tn respectivamente; la producción de café se ha incrementado al 2021 a 3,534 Tn y en el 2030 a 3,865 Tn, el incremento se debe al adecuado manejo agronómico.

Respecto a la producción ganadera, en el 2021 se produce 451,256 Tn de carcasa de ganado vacuno y en el 2030 la producción ascienda a 515,355 Tn; Se ha incrementado el rendimiento de la producción de porcinos, al 2021 se produce 77,617 Tn de carne y en el 2030 de 84,887 Tn. El patrimonio cultural más importante del distrito de Puerto Bermúdez, lo constituye la población Asháninka, que a su vez es el grupo más vulnerables del distrito; en ese sentido, se necesario promover el acceso a la implementación de los derechos colectivos, afianza a conservar y mantener sus tradiciones, usos, costumbres e institucionalidad como colectivo. En el 2021 el 85% de las comunidades poseen su título de propiedad y en el 2030 el 100%.

Su crecimiento poblacional a nivel distrital debido el crecimiento que no es sólo vegetativo, sino también por procesos de inmigración de familias provenientes de la sierra centro y sur por la violencia terrorista, y por las posibilidades de desarrollo en las actividades agrícolas y forestales, entre otros motivos. Generalmente los inmigrantes han procedido de Junín, Huancavelica, Huánuco, Apurímac y Lima. Asimismo, sus recursos productivos del distrito de Puerto Bermúdez en la industria es el 37.39% (686 000 ha) de aptitud forestal, por lo que se considera la actividad forestal como la más antigua de las actividades económicas primarias, y está constituida por las actividades de extracción, reforestación

y la industria forestal.

En este distrito las tierras de las comunidades nativas se han convertido en las mayores zonas de extracción, el número de establecimientos de la industria manufacturera ha aumentado el 8%, principalmente, en el rubro de fabricación de muebles. Debido a su ubicación es conocido como el centro geocéntrico del Perú. Empero, hasta la fecha carece de vías de acceso para repotenciar las diversas riquezas que produce el citado distrito.

De aprobarse la presente iniciativa beneficiará a los pobladores que se dedican a la agricultura y ganadería con el cultivo de papaya y cacao, achote, yuca, plátanos, actividad pecuaria y ganadería (animales menores, vacuno y aves), quienes a la fecha carecen de vías de acceso a los mercados, sus viviendas son de categoría choza o cabaña de quincha, madera y estera, no cuentan con el servicio de agua y desagüe, algunos Centros Poblados tienen energía eléctrica de forma limitada.

Cabe mencionar que, varios estudios han evaluado los beneficios de los caminos vecinales concentrándose en la reducción de costos monetarios y de tiempo en que los pobladores incurren para acceder a mercados de bienes e insumos o a servicios públicos. Este estudio complementa dicho enfoque con una evaluación del impacto de este tipo de infraestructura sobre indicadores de bienestar como el ingreso y el gasto de los hogares atendidos. Los resultados muestran que las mejoras en la infraestructura rural de transporte pueden tener un impacto positivo sobre los ingresos rurales y su composición, ya que un camino en mejores condiciones amplía las oportunidades de generación de ingresos de los hogares, especialmente en actividades de empleo asalariado no agropecuario.

Asimismo, identifica, sin embargo, que esta expansión de ingresos no viene aparejada con un incremento del gasto de consumo de los hogares; aparentemente, esto se debe a que el ingreso adicional se destina al ahorro y no al consumo, vía incrementos en el stock de ganado. Ello podría ocurrir porque la mayor accesibilidad a los mercados es percibida como transitoria por los hogares beneficiados por las mejoras en la infraestructura de caminos.

La red de caminos rurales de un país normalmente está constituida por senderos, trochas, veredas y caminos de tierra, afirmados o sin afirmar.

Esta red vincula a caseríos y centros poblados rurales entre sí y, en muchos casos, los articula a vías secundarios, articulando a los pobladores rurales a zonas urbanas.

La importancia de esta red de caminos rurales en el sistema vial de la mayor parte de países en desarrollo es enorme y, aunque típicamente representa más de la mitad del sistema vial, normalmente recibe solo una parte marginal del presunto nacional asignado a la construcción, rehabilitación y mantenimiento de caminos. En el caso del Perú, la topografía accidentada de su territorio y la gran diversidad ecológica y climática han llevado al reconocimiento, por parte de los hacedores de política, de la inversión en infraestructura de transporte en áreas rurales. Sin embargo, el papel asignado a estas inversiones no necesariamente desemboca en una adecuada asignación de fondos públicos.

El alto costo de construcción y mantenimiento de este tipo de infraestructura, dada la necesidad de protegerla del deterioro asociado a avalanchas o deslizamientos de tierras, único a la marginación de espacios de representación política de la población potencialmente beneficiaria ha llevado a que en la práctica dichas inversiones pierdan terreno respecto de otras que son percibidas por los políticos como más rentables en términos electorales. Frente a esto, surge la necesidad de documentar mejor los beneficios que este tipo de inversión genera sobre el bienestar de la población involucrada, no sólo para difundir estos resultados entre los hacedores de política sino también para generar mayor respaldo hacia dicha inversión por parte de la población nacional, típicamente aglomerada en unas pocas áreas urbanas.

En ese contexto, la red vial vecinal en el departamento de Paseo está conformada por 1,563.30 Km de caminos rurales los mismos que conectan centros poblados y caseríos con las capitales distritales y provinciales, esta red en un 72.86% (1,138.9 Km) está constituida por trochas, 8.34% es sin afirmar, 18.41% es afirmada y en cuanto a la asfaltada tan solo llega a un 0.4%. La provincia que dispone de la mayor red es Paseo con 606.80 km seguida de Oxapampa con 567.30 Km y que posee la mayor densidad, en tanto que Daniel Carrión tiene solo 389.20 km con una densidad de 122.83 hb/km.

Por lo que, a través de la presente iniciativa legislativa declarativa se busca priorizar la creación del camino vecinal de los tramos Boca Shirarine - Shirarine - La Perla de Anangari - Zungaroyali Alto-

Zungaroyali Bajo intersección con la Carretera San Francisco - Puerto Davis, en el distrito de Puente Bermúdez de Oxapampa departamento de Pasco, con la finalidad de promover la interconexión regional y su capacidad operativa para el comercio o inversiones, mejorando la calidad de vida de los pobladores, así como respetando el medio ambiente y las áreas naturales protegidas.

Finalmente, se debe mencionar que para la elaboración de la presente iniciativa se ha tenido como antecedentes los siguientes proyectos legislativos: el Proyecto de Ley N.º 7004/2020-CR, que Declara de necesidad pública e interés Nacional la oportuna construcción del puente Samantochari en el Distrito de Puerto Bermúdez, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco; el Proyecto de Ley N.º 7073/2020-CR, que Declara preferente interés nacional y necesidad pública la construcción del puente modular de Alto Chivis del distrito de Puerto Bermúdez en el departamento de Pasco; el Proyecto de Ley N.º 7074/2020-CR, que Declara de necesidad pública e interés Nacional la construcción oportuna del Puente Aguachini en el distrito de Puerto Bermúdez, provincia de Oxapampa, Departamento de Pasco; y el Proyecto de Ley N.º 7227/2020-CR, que declara de preferente Interés Nacional y necesidad pública la creación del camino vecinal tramo Boca Shirarine-Shirarine-la perla de Anangari-Zungaroyali Alto-Zungaroyali Bajo intersección con la carretera San Francisco-Puerto Davis, en el distrito de Puerto Bermúdez, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

De aprobarse la presente propuesta legislativa, de acuerdo con lo señalado en el artículo 107º de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76º del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú ni ninguna norma legal.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El beneficio que se pretende alcanzar con la presente iniciativa se sustenta en que promoverá la inversión de desarrollo y permitirá que se reduzcan las brechas, por ende, uno de los mayores beneficios que puede obtener en la

actualidad es contar con este importante medio de comunicación vial, construcción de un puente que les dé impulso y desarrollo en sus distintas capacidades.

Finalmente, es de precisar que la presente iniciativa legislativa no acarreará gastos adicionales en el Presupuesto del Sector Público, por ser de carácter declarativo, es decir, no ocasiona ningún costo al erario nacional, por lo contrario, beneficiará a más de 28 669 habitantes, estos últimos, según cifras del INEI.

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa se encuentra relacionada con la octava política de Estado denominada "Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú", que establece lo siguiente: "...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."

Sobre todo, el proyecto de ley se encuentra directamente vinculada con la décima política de Estado denominada "Reducción de la pobreza", que señala lo siguiente: "...el Estado: (a) Promoverá la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo; (b) fortalecerá las capacidades locales de gestión que promuevan el acceso a la información, la capacitación, la transferencia tecnológica y un mayor acceso al crédito; (c) promoverá la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva, como parte de planes integrales de desarrollo local y regional con intervención de la actividad privada; (d) asignará recursos crecientes de inversión social en educación y salud para maximizar la eficiencia de los programas, orientándolos hacia las personas de mayor pobreza; (e) fomentará el pleno ejercicio de la ciudadanía y la participación de los ciudadanos en situación de pobreza en la identificación de necesidades, el diseño de soluciones y la gestión de los programas; (f) establecerá un sistema local de identificación, atención y promoción del empleo a personas sin sustento; (g) fomentará el desarrollo institucional, la eficacia, la equidad y la transparencia del Estado en el uso de los recursos en general y, especialmente, en aquellos orientados a programas de reducción de la pobreza, propiciando el concurso y la vigilancia de la sociedad civil; (h) garantizará el ejercicio de los derechos de las personas y el acceso a la administración de justicia de la población que vive en situación de pobreza; (i) fomentará una cultura de prevención y control de riesgos y vulnerabilidades ante los desastres, asignando recursos para la prevención, asistencia y reconstrucción."

Del mismo modo, se encuentra relacionada con la décima primera política de Estado denominada "Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación", que establece lo siguiente: "...el Estado: (a) combatirá toda forma de discriminación, promoviendo la igualdad de oportunidades; (b) fortalecerá la participación de las mujeres como sujetos sociales y políticos que dialogan y conciertan con el Estado y la sociedad civil; (c) fortalecerá una institución al más alto nivel del Estado en su rol rector de políticas y programas para la promoción de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, es decir, equidad de género; (d) dará acceso equitativo a las mujeres a recursos productivos y empleo; (e) desarrollará sistemas que permitan proteger a niños, niñas, adolescentes, adultos mayores, mujeres responsables de hogar, personas desprovistas de sustento, personas con discapacidad y otras personas discriminadas o excluidas; y (f) promoverá y protegerá los derechos de los integrantes de las comunidades étnicas discriminadas, impulsando programas de desarrollo social que los favorezcan integralmente."

Asimismo, se encuentra relacionada con la décima novena política de Estado denominada "Desarrollo sostenible y gestión ambiental", que establece lo siguiente: "...el Estado: (a) fortalecerá la institucionalidad de la gestión ambiental optimizando la coordinación entre la sociedad civil, la autoridad ambiental nacional, las sectoriales y los niveles de gestión descentralizada, en el marco de un sistema nacional de gestión ambiental; (b) promoverá la participación responsable e informada del sector privado y de la sociedad civil en la toma de decisiones ambientales y en la vigilancia de su cumplimiento, y fomentará una mayor conciencia ambiental; (c) promoverá el ordenamiento territorial, el manejo de cuencas, bosques y zonas marino costeras así como la recuperación de ambientes degradados, considerando la vulnerabilidad del territorio; (d) impulsará la aplicación de instrumentos de gestión ambiental, privilegiando los de prevención y producción limpias; (e) incorporará en las cuentas nacionales la valoración de la oferta de los recursos naturales y ambientales, la degradación ambiental y la internalización de los costos ambientales; (f) estimulará la inversión ambiental y la transferencia de tecnología para la generación de actividades industriales, mineras, de transporte, de saneamiento y de energía más limpias y competitivas, así como del aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, la biotecnología, el biocomercio y el turismo; (g) promoverá y evaluará permanentemente el uso eficiente, la preservación y conservación del suelo, subsuelo, agua y aire, evitando las externalidades ambientales negativas; (h) reconocerá y defenderá el conocimiento y la cultura tradicionales indígenas, regulando su protección y registro, el acceso y la distribución de beneficios de los recursos genéticos; (i) promoverá el ordenamiento urbano, así como el manejo integrado de residuos urbanos e industriales que estimule su reducción, reuso y reciclaje; (j) fortalecerá la educación y la investigación ambiental; (k) implementará el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental para asegurar la participación ciudadana, la coordinación multisectorial y el cumplimiento de las empresas de los criterios y condiciones de protección ambiental; (l) regulará la eliminación de la contaminación sonora; (m) cumplirá los tratados internacionales en materia de gestión ambiental, así como facilitará la participación y el apoyo de la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ecológico; y (n) desarrollará la Estrategia Nacional de Comercio y Ambiente."

Finalmente, se encuentra relacionada con la vigésimo primera política de Estado denominada "Desarrollo en infraestructura y vivienda", que establece lo siguiente: "... el Estado: (a) elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar

una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones; (b) otorgará un tratamiento especial a las obras de servicio social, con especial énfasis en la infraestructura de salud, educación, saneamiento, riego y drenaje, para lo cual buscará la participación de la empresa privada en su gestión; (c) promoverá el desarrollo de corredores turísticos y de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales; (d) edificará infraestructura local con participación de la población en su construcción y mantenimiento. Asimismo, con el objetivo de desarrollar la vivienda, el Estado: (e) elaborará un plan nacional de vivienda y la normatividad necesaria para simplificar la construcción y el registro de viviendas en tiempo y costo, y permitir su densificación, abaratamiento y seguridad; (f) contribuirá a consolidar un sistema habitacional integrado al sistema económico privado, con el Estado en un rol subsidiario, facilitador y regulador; (g) apoyará a las familias para facilitar el acceso a una vivienda digna; (h) fomentará la implantación de técnicas de construcción masiva e industrializada de viviendas, conjuntamente con la utilización de sistemas de gestión de la calidad; (i) fomentará la capacitación y acreditación de la mano de obra en construcción; (j) fomentará el saneamiento físico legal, así como la titulación de las viviendas para incorporar a los sectores de bajos recursos al sistema formal; y (k) buscará mejorar la calidad de las viviendas autoconstruidas."