Proyecto de Ley N°...7979/2023-CR

JOSÉ ENRIQUE JERI ORÉ
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
29 MAYO 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 18:35

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN, MEJORAMIENTO Y MODERNIZACIÓN DE TERMINALES PORTUARIOS

El Congresista de la República, **JOSÉ ENRIQUE JERÍ ORÉ**, integrante del grupo parlamentario **Somos Perú**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa reconocido en el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y, en concordancia con el inciso c) del artículo 22, artículo 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN, MEJORAMIENTO Y MODERNIZACIÓN DE TERMINALES PORTUARIOS.

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la creación, mejoramiento y modernización de terminales portuarios a cargo del Estado mediante la promoción de mecanismos de participación pública y/o privada en todas sus modalidades.

Artículo 2.- Declaración de interés nacional y necesidad pública

Declárese de interés nacional y necesidad pública la creación, mejoramiento y modernización de terminales portuarios de Matarani, Paita, Yurimaguas, San Martín-Paracas, Salaverry, Iquitos, Yurimaguas y Pucallpa, a fin de dinamizar e impulsar el desarrollo económico, promover el comercio exterior, generar empleo, atraer inversiones, reducir costos logísticos y mejorar la competitividad del país en Sudamérica.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. - Vigencia de la Ley

La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

Segunda. – Autoridades competentes

El Poder Ejecutivo, en coordinación con los gobiernos regionales y locales, establecerán los lineamientos necesarios para disponer el mejoramiento y modernización de terminales portuarios.

Lima, mayo de 2024.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SAAVEDRA CASTERNOQUE Hitler FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/05/2024 12:13:36-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JERI ORE Jose Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/05/2024 09:48:38-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AZURIN LOAYZA Alfredo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/05/2024 11:53:51-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALER PINTO Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/05/2024 16:44:31-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/05/2024 12:37:08-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALER PINTO Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/05/2024 16:44:40-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **30** de **mayo** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 7979/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

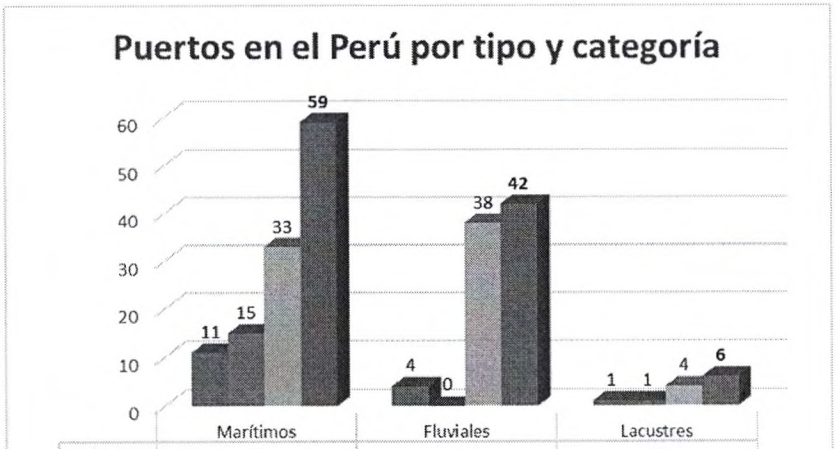
I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

a) Identificación del problema

Nuestro país se distingue por una amplia red de puertos marítimos a lo largo de su extensa costa, desde el norte hasta el sur. Estos no solo son cruciales para el intercambio comercial nacional e internacional, sino también para el desarrollo económico y la integración global. Sin embargo, muchos enfrentan desafíos, como la necesidad de modernizar infraestructuras y equipos, y optimizar procesos para aumentar la eficiencia y reducir los tiempos de espera.

En la región amazónica, contamos con puertos fluviales estratégicamente ubicados en ríos clave como el Amazonas, el Ucayali y el Marañón. Facilitan el transporte de productos desde zonas remotas hacia centros urbanos y otros puertos, mejorando el acceso a los mercados. Estos puertos enfrentan dificultades como la accesibilidad limitada, infraestructura obsoleta y problemas de seguridad debido a la falta de vigilancia adecuada. Además de regulaciones complejas y burocracia excesiva que dificultan su operación y desarrollo.

En la región andina, destacan los puertos lacustres en el Lago Titicaca, el lago navegable más alto del mundo. Son vitales para la conectividad entre comunidades ribereñas y el transporte de carga y pasajeros en esta importante zona fronteriza entre Perú y Bolivia. En la actualidad tienen retos similares a los puertos fluviales, como la necesidad de mejorar infraestructuras y vías de acceso terrestre para garantizar una operación segura y eficiente.



	Marítimos	Fluviales	Lacustres
Mayores	11	4	1
Menores	15	0	1
Caletas	33	38	4
Total	59	42	6

El Perú cuenta con 59 puertos marítimos, 42 puertos fluviales y 6 puertos lacustres. Se clasifican en los puertos mayores, que son usados para el comercio nacional e internacional; puertos menores utilizados sólo para la exportación; y las caletas, que son lugares habilitados para el embarque y desembarque de mercadería. [1]

Si nos ponemos dentro del contexto de la cadena de suministro a nivel internacional, el uso del transporte marítimo ha desempeñado un papel crucial en el comercio mundial y es el predominante en nuestro país para la importación y exportación de mercancías. El transporte marítimo representa aproximadamente el 84% del volumen total de mercancías comerciadas en todo el mundo. Esta cifra resalta la importancia fundamental de los puertos marítimos en el movimiento de bienes a escala global ya que su principal fortaleza comercial es el bajo costo en los fletes y su gran capacidad de traslado de mercancías. [2]

Los principales problemas que inciden en la competitividad del comercio a través de los puertos del país tienen que ver con costos en el trasporte de carga, trámites, obligaciones y sobre todo los problemas de conectividad que persiste en el sector portuario. Los puertos peruanos tienen poco impacto y participación en el comercio internacional, a pesar de contar con 22 tratados de libre comercio.

Alfred Mahan, historiador y estratega naval estadounidense sostenía que un país puede ser rico si:

a) Tiene proximidad a las líneas marítimas y acceso a los mares abiertos, cuenta con puertos aptos y conectados con el interior del territorio, de modo que pueda mover su producción y riquezas desde el interior hacia el exterior.
b) La población tiene cercanía y llegada al mar, y existe una conciencia marítima
c) El gobierno apoya las políticas marítimas.[3]

Desarrollar nuestros puertos y convertirnos en un punto clave en el comercio internacional influirá en el crecimiento de nuestra economía y aumentará nuestra relevancia a nivel global. La ubicación estratégica de nuestros puertos nos brinda una ventaja competitiva, ya que podríamos ofrecer tarifas de flete más competitivas y tiempos de tránsito más eficientes para las empresas nacionales e internacionales que utilicen nuestras instalaciones para importar y exportar mercancías.

Este enfoque de modernización y mejora de los puertos no solo estimulará el crecimiento económico al aumentar los ingresos derivados del comercio, sino que también tendrá un impacto positivo en otros sectores, como el turismo y la infraestructura. Mejorar la eficiencia y la capacidad de nuestros puertos podría además generar empleo y promover la innovación en tecnología portuaria y logística, sin dejar de lado el impulso que supondría para la industria naval.

---

[1] Principales Puertos según Región - INEI https://proyectos.inei.gob.pe/web/biblioineipub/bancopub/Est/Lib0172/cap01/cap01019.htm
[2] Logística internacional post pandemia- CEPAL https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/f0676b4b-a584-487d-98be-6e8e13784b3b/content
[3] Perú, País Marítimo – Luis Alfaro Garfias- CENTRUM https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8B3C17E2FE336FF905257B4400745BE8/$FILE/14_PERU_PA%C3%8DS_MARITIMO.pdf

b) Análisis del estado actual de la situación fáctica o jurídica que se pretende regular o modificar y la precisión del nuevo estado que genera la propuesta

Según el Índice de Conectividad Marítima, una métrica que evalúa la interconexión de los puertos y su infraestructura asociada en diferentes países considerando factores como el tamaño y la eficiencia de los puertos, la disponibilidad de servicios de envío y la integración con otros medios de transporte como ferrocarriles y carreteras. Para el 2021, según datos del Banco Mundial, China lidera el ranking mundial con una puntuación de 171.2, le siguen Corea del Sur con 111.3 puntos, Singapur con 110.7 en el puesto 3, Estados Unidos con 102.6 y Malasia con 98.7 puntos ocupando el puesto 4 y 5 respectivamente.

En la región de Latinoamérica y el Caribe (ALC) para el 2021 el ranking lo lidera Panamá con un puntaje de 51.6 y ocupa el puesto 29 a nivel mundial, le sigue Colombia con 49.2 puntos ubicándose en el puesto 30 mundial, México y República Dominicana en el puesto 3 y 4 con 47.3 y 42.2 respectivamente, ocupando a nivel mundial en el puesto 35 y 38, Perú ocupa el puesto 5 en el ranking de ALC con 40.4 puntos y el puesto 38 a nivel global. [4]

RANKING MUNDIAL - ÍNDICE DE CONECTIVIDAD MARÍTIMA		
Posición Mundial	**Nombre del país**	**Puntuación**
1	China	171,2
2	Corea, República de	111,3
3	Singapur	110,7
4	Estados Unidos	102,6
5	Malasia	98,7
6	Países Bajos	90,7
7	Hong Kong	90,6
8	España	90,5
9	Reino Unido	90,0
10	Bélgica	87,0

RANKING AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE - ÍNDICE DE CONECTIVIDAD MARÍTIMA			
Posición ALC	**Posición Mundial**	**Nombre del País**	**Puntuación**
1	29	Panamá	51,6
2	30	Colombia	49,2
3	33	México	47,3
4	35	República Dominicana	42,2
5	**38**	**Perú**	**40,4**
6	39	Brasil	39,7
7	42	Ecuador	37,4
8	44	Guatemala	37,2
9	45	Chile	36,3
10	47	Argentina	36,0

En el transporte de contenedores, se emplea la medida estándar conocida como TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), que representa una unidad de medida utilizada en el comercio internacional para calcular la capacidad de carga de 1 contenedor.

Para el año 2021, según datos proporcionados por el Banco Mundial, el liderazgo en el tráfico marítimo de contenedores a nivel mundial lo ostenta China, con un total de

[4] Índice de Conectividad 2021- Banco Mundial
https://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GCNW.XQ?end=2021&most_recent_value_desc=true&start=2021&view=map

262,605,700 contenedores. Le sigue Estados Unidos con 60,554,285 contenedores, y luego Singapur, Corea del Sur y Malasia ocupando el puesto 3,4 y 5 con 37,470,000; 29,7886,900 y 28,261,849 contenedores respectivamente.

En la región de América Latina y el Caribe, Brasil lidera el tráfico marítimo de contenedores con un total de 11,801,530, lo que lo sitúa en el puesto 17 a nivel mundial. Le sigue Panamá con 8,623,927 contenedores, ocupando el puesto 22 a nivel global. México, Colombia y Chile ocupan los lugares 3, 4 y 5, respectivamente, con 7,852,230; 4,901,510; 4,582,798 contenedores. Perú se sitúa en el puesto 6 en la región con 2,874,109 contenedores, ocupando el lugar número 44 a nivel global.

Rankig Mundial -Tráfico Marítimo de Contenedores - TEU		
Posición Mundial	Nombre del país	Contenedores TEU
1	China	262,605,700
2	Estados Unidos	60,554,285
3	Singapur	37,470,000
4	Corea, República de	29,786,900
5	Malasia	28,261,849
6	Japón	22,204,259
7	India	19,937,138
8	Emiratos Árabes Unidos	19,182,000
9	Viet Nam	18,359,845
10	Hong Kong	17,772,000

Rankig América Latina y el Caribe - Tráfico Marítimo de Contenedores - TEU			
Posición ALC	Posición Mundial	Nombre del País	Contenedores TEU
1	17	Brasil	11,801,530
2	22	Panamá	8,623,927
3	26	México	7,852,230
4	34	Colombia	4,901,510
5	35	Chile	4,582,798
6	**44**	**Perú**	**2,874,109**
7	45	Ecuador	2,593,926
8	46	República Dominicana	2,184,754
9	48	Jamaica	1,975,401
10	49	Bahamas	1,792,780

c) El análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la ley

1) Necesidad de la Ley

El comercio a nivel internacional como nacional demanda la modernización de nuestros puertos para facilitar el intercambio de mercancías. En nuestro país, contamos con puertos que tienen un gran potencial para impulsar no solo el intercambio de bienes mediante importaciones y exportaciones, sino también el crecimiento económico a escala nacional.

Sin embargo, nuestros puertos nacionales se enfrentan a diversos desafíos, como la insuficiencia en infraestructura y equipamiento. Estos obstáculos limitan la capacidad de operación para gestionar volúmenes considerablemente grandes de carga y recibir barcos de mayor capacidad. La congestión portuaria es otro problema significativo; los retrasos en el desembarque y embarque de mercancías generan costos adicionales para las empresas que utilizan estas instalaciones.

Además, la burocracia aduanera contribuye a la lentitud en los procesos. Algunos trámites podrían simplificarse para agilizar el flujo de mercancías, lo que beneficiaría tanto a los importadores como a los exportadores.

Teniendo en cuenta la necesidad de modernizar la infraestructura y el equipamiento de los puertos, así como la visión de posicionar a nuestro país como líder en conectividad

marítima y en el intercambio de contenedores en Latinoamérica y estar dentro de los países top en los rankings a nivel mundial, la modernización de nuestros puertos es una estrategia de Estado que debe conducir a convertir al Perú en el principal punto de salida de las exportaciones regionales hacia mercados globales estratégicos, especialmente el asiático. Esta mejora no solo aumentará nuestra competitividad, sino que también fortalecerá nuestra posición en el comercio internacional, impulsando el desarrollo económico y facilitando el acceso a nuevas oportunidades comerciales.

2) Viabilidad de la Ley

Los rankings de Competitividad Marítima y Transporte de Contenedores, según los informes del Banco Mundial de 2021, ubican al Perú en los lugares 38 y 44 a nivel global y en las posiciones 5 y 6 en la región de América Latina y el Caribe, respectivamente.

Se cuenta con experiencia positiva para la gestión y desarrollo de puertos llamados Planes Maestros de Desarrollo Portuario, el Sistema Nacional de Puertos (SNP) con estos planes maestros para los puertos de Paita, General San Martín, Ilo, San Juan de Marcona, Callao, Salaverry y Regional de Chimbote.

3) Oportunidad de la Ley

Existen precedentes normativos que han impulsado el desarrollo de los puertos en el Perú, destacando la Ley N° 27943, conocida como la Ley del Sistema Portuario Nacional[5]. Esta legislación tiene como objetivo principal fomentar el crecimiento y la competitividad de los puertos, así como la modernización de sus infraestructuras. En su artículo 3, la ley establece los Lineamientos de la Política Portuaria Nacional, asignando al Estado roles de regulación, supervisión y fomento. Asimismo, en el artículo 4 se menciona el Plan Nacional de Desarrollo Portuario [6], el cual busca impulsar, ordenar y coordinar la modernización y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional.

También se tiene el Decreto Supremo Nº 242-2022-EF[7], Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025 que tiene como objetivo servir como un instrumento para estimular el desarrollo económico, fortalecer la competitividad, y abordar las deficiencias y los obstáculos en la infraestructura a largo plazo.

Ambas normas contienen disposiciones específicas destinadas a mejorar y modernizar tanto la infraestructura como el sistema portuario en su conjunto. Estos objetivos se relacionan estrechamente con el propósito del presente proyecto de ley, el cual busca llevar a cabo una modernización integral de los puertos. Esta iniciativa implica la implementación de medidas para actualizar las instalaciones portuarias, optimizar los procesos operativos y promover el uso de tecnologías avanzadas. Como resultado, no solo se espera un impacto positivo en la economía local, a través de la generación de empleo y el desarrollo de infraestructuras, sino también en el comercio internacional, al

---

[5]Ley N° 27943 - Ley del Sistema Portuario Nacional https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/309DEF042F5FCC90052577E50055704F/$FILE/2national.pdf

[6]Plan de Desarrollo Portuario https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/471643/Plan_Nacional_de_Desarrollo_Portuario_Nacional__PNDP_.pdf

[7] Decreto Supremo N° 242-2022-EF - Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022 - 2025 https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/planes/DS_242-2022-EF.pdf

facilitar el movimiento eficiente de mercancías y mejorar la competitividad de los puertos a nivel global.

d) El análisis del marco normativo

- Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional
- D.S. N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional
- D.S. N° 009-20012-MTC, Decreto Supremo que aprueba Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
- Decreto Supremo Nº 242-2022-EF, Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025

II EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Esta iniciativa legislativa, no contraviene lo establecido en la Constitución Política del Perú, por el contrario, busca el mejoramiento y modernización de los puertos a fin de dinamizar e impulsar el desarrollo económico, promover el comercio exterior, generar empleo, atraer inversiones, reducir costos logísticos y mejorar la competitividad del país a nivel internacional.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

a) ¿Cuál es el contexto en el que se desarrolla la iniciativa legislativa?

La economía global y el comercio demanda un mayor desarrollo de infraestructura y equipamiento el sistema portuario nacional. El transporte marítimo representa aproximadamente el 84% del volumen total de mercancías comerciadas en todo el mundo siendo el eje principal para el comercio debido a un menor costo y mayor cantidad para el traslado de mercancías.

Se han desarrollado Planes Maestros para algunos puertos en el Perú que han tenido impactos económicos y sociales positivos en su área de influencia. Esto nos da una prueba clara de que el desarrollo de los puertos es esencial y estratégico para el crecimiento económico en nuestro país. Su modernización impulsa el empleo, aumenta la competitividad, atrae nuevas inversiones, desarrolla la industria, disminuye los costos logísticos entre otros beneficios.

Uno de los ejemplos más cercanos del impacto económico es el desarrollo del megapuerto de Chancay. Según datos del Ministerio de Producción el megapuerto de Chancay tendrá un impacto económico de 4,500 millones de dólares anuales para el país, representará cerca del 1.8% del PBI y generará alrededor de 8,500 empleos de manera directa.[8] Con este puerto se tendrá una ruta directa con China y Asia lo que

[8] Produce: Puerto de Chancay generará impacto económico https://elperuano.pe/noticia/240753-produce-puerto-de-chancay-generara-impacto-economico-de-4500-millones-de-dolares-anuales-al-

representa para las empresas menores costos logísticos y para la población mayor empleo.

Asimismo, el estado actual de los puertos a nivel nacional de algunos puertos a nivel nacional demanda la implementación de medidas para actualizar las instalaciones portuarias, optimizar los procesos operativos y promover el uso de tecnologías avanzadas. Como resultado, no solo se espera un impacto positivo en la economía local, a través de la generación de empleo y el desarrollo de infraestructuras, sino también en el comercio internacional, al facilitar el movimiento eficiente de mercancías y mejorar la competitividad de los puertos a nivel global.

b) ¿Cuál es el objetivo de la proposición legislativa?
El objetivo de la presente propuesta legislativa es declarar de interés nacional y necesidad pública el mejoramiento y modernización de los puertos. Esto busca impulsar el desarrollo de las actividades portuarias e incrementar el flujo de mercancías a través de nuestros puertos con una mejor conectividad. De esta manera, se pretende posicionar al Perú como líder en el ranking de Conectividad Marítima y en el ranking del Tráfico de Contenedores en América Latina y el Caribe. Este avance permitirá que el Perú se destaque a nivel global como un país altamente competitivo en el comercio internacional a través de sus puertos, siendo la mejor opción para la exportación e importación de mercancías no solo para las empresas nacionales, sino también para las empresas internacionales y de países de la región.

c) ¿En qué aspectos concretos se producirá un cambio en el ordenamiento legal actual, si se aprobara esta disposición?

La iniciativa legislativa producirá lo siguiente:

- **Desarrollo económico**: La creación, mejoramiento y modernización de terminales portuarios pueden impulsar el crecimiento económico al aumentar la eficiencia en el comercio exterior y facilitar el movimiento de bienes.
- **Promoción del comercio exterior**: Mejorar los puertos puede hacer que el país sea más atractivo para el comercio internacional al ofrecer instalaciones modernas y eficientes que pueden manejar un mayor volumen de carga.
- **Generación de empleo**: La construcción y operación de nuevos terminales portuarios pueden crear empleo en una variedad de sectores, desde la construcción hasta la logística y el transporte.
- **Atracción de inversiones**: La modernización de infraestructuras portuarias puede atraer inversiones tanto nacionales como extranjeras, ya que los inversores pueden ver oportunidades en un mercado más eficiente y competitivo.
- **Reducción de costos logísticos**: Mejorar la infraestructura portuaria puede reducir los costos asociados con el transporte de mercancías, lo que beneficia a las empresas al hacer que sus productos sean más competitivos en el mercado global.

---

pais#:~:text=Produce%3A%20Puerto%20de%20Chancay%20generar%C3%A1,de%20d%C3%B3lares%20anuales%20al%20pa%C3%ADs

- **Mejora de la competitividad**: Contar con terminales portuarios modernos y eficientes puede mejorar la posición competitiva del país tanto en Sudamérica como a nivel mundial, al facilitar el flujo de comercio y reducir los tiempos de tránsito.

d) ¿Cuáles son las entidades, grupos y/o sujetos que estarían involucrados como consecuencia de la aprobación de esta disposición de la norma legal?

- Estado
- Población
- Empresas

e) ¿El efecto de este cambio en la legislación afectaría a las entidades, grupos y/o sujetos involucrados, como un impacto o corresponde a una transferencia económica entre estos?

INVOLUCRADOS	IMPACTO	BENEFICIOS	COSTOS
ESTADO	Social	• Mejora de los servicios públicos • Reducción de la pobreza en la zona de influencia	Ninguno
	Económico	• Aumento de la competitividad nacional • Mejor infraestructura portuaria • Mayor recaudación tributaria	Ninguno
POBLACIÓN	Social	• Mejora de la calidad de vida en el área de influencia • Desarrollo de habilidades y capacidades especializadas en temas portuarios	Ninguno
	Económico	• Generación de empleos directos e indirectos	Ninguno
EMPRESAS	Social	• Adopción de tecnologías limpias y más eficientes	Ninguno
	Económico	• Atracción de nuevas inversiones • Acceso a mercados globales • Desarrollo de nuevas industrias • Menores costos logísticos	Ninguno

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de ley se enmarca dentro de las siguientes Políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

21. Desarrollo en infraestructura y vivienda

Nos comprometemos a desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado. El Estado, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso, al sector privado.

Con este objetivo, 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.

(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.

22. Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad

Nos comprometemos a desarrollar una política de comercio exterior basada en el esfuerzo conjunto del Estado y el sector privado para lograr la inserción competitiva del país en los mercados internacionales.

Con este objetivo, el Estado:

(e) fortalecerá la cadena logística de comercio exterior y consolidará los sistemas de facilitación aduanera y comercial.

(f) mejorará, con la participación activa del sector privado, la infraestructura vinculada a las actividades de comercio exterior.