Proyecto de Ley N° 8508/2024-PE

REPÚBLICA DEL PERÚ

Presidencia 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"

Lima, 30 de julio de 2024

OFICIO Nº 171-2024 -PR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
30 JUL. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 8:20 AM

Señor
EDUARDO SALHUANA CAVIDES
Presidente del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 107º de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, el Proyecto de Ley de creación del Ministerio de Infraestructura.

Mucho estimaremos que se sirva disponer su trámite con el carácter de URGENTE, según lo establecido por el artículo 105° de la Constitución Política del Perú.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

REPÚBLICA DEL PERÚ Firma Digital
Firmado digitalmente por: BOLUARTE ZEGARRA Dina Ercilia FAU 20161704378 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/07/2024 19:10:50-0500
Cargo: Presidenta de la República

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

REPÚBLICA DEL PERÚ Firma Digital
Firmado digitalmente por: ADRIANZEN OLAYA Gustavo Lino FAU 20168999926 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/07/2024 18:18:43-0500
Cargo: Presidente del Consejo de Ministros

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

RU-1580826

PROYECTO DE LEY

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY DE CREACIÓN DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1: Objeto y finalidad

La presente Ley crea el Ministerio de Infraestructura como entidad encargada de planificar, coordinar, formular, ejecutar y supervisar la gestión de la infraestructura pública a nivel nacional, con la finalidad de brindar servicios públicos de calidad a la población, considerando el enfoque territorial y social, la eficiencia y la sostenibilidad.

Artículo 2: Naturaleza jurídica

El Ministerio de Infraestructura es un organismo del Poder Ejecutivo que tiene personería jurídica de derecho público, cuenta con autonomía administrativa, económica, funcional y técnica, y constituye un pliego presupuestal.

Artículo 3: Ámbito de competencia

El Ministerio de Infraestructura es la entidad competente en infraestructura a nivel nacional, en las siguientes materias:

a) Políticas y estrategias en Infraestructura, para el crecimiento y desarrollo económico del país mejorando su competitividad.
b) Gestión de Infraestructuras y Servicios, con alcance territorial y social.

TITULO II

FUNCIONES DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA

Artículo 4: Funciones generales

El Ministerio de Infraestructura en el marco de sus competencias, tiene las siguientes funciones generales:

a) Formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, supervisar y evaluar la política nacional de infraestructura, encaminadas a mejorar la calidad de vida de la población y reducir las brechas de infraestructura social y acceso a los servicios.
b) Dictar normas y lineamientos técnicos para el diseño y formulación, ejecución y supervisión de la infraestructura.
c) Coordinar, ejecutar y supervisar la aplicación de las estrategias, planes, programas y proyectos en materia de infraestructura.
d) Articular y armonizar la gestión de las políticas, planes, estrategias, programas y proyectos en materia de infraestructura, a nivel intergubernamental.
e) Asegurar el cumplimiento de políticas públicas en materia de infraestructura, que requieren la participación sinérgica y articulada de las entidades del Estado, a nivel intergubernamental e intersectorial.

Artículo 5: Funciones específicas

El Ministerio de Infraestructura en el marco de su competencia, tiene las siguientes funciones específicas

a) Diseñar y promover, a nivel nacional, los procesos, metodologías y herramientas de infraestructura.
b) Planificar el desarrollo de la infraestructura de su competencia, en coordinación con los demás ministerios y entidades cuando corresponda.
c) Coordinar la priorización de infraestructura con enfoque territorial y social, a través de los tres niveles de gobierno.
d) Formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar y supervisar y evaluar la Política Nacional de Infraestructura.
e) Elaborar y proponer el Plan Nacional de Infraestructura con enfoque territorial y social.
f) Diseñar y ejecutar la infraestructura y encargarse de su operación y mantenimiento.
g) Supervisar y evaluar el avance y la calidad de los programas y proyectos de infraestructura ejecutadas en el país, en el marco de su competencia.
h) Fomentar la participación del sector privado y la inversión extranjera en infraestructura.
i) Articular con los sistemas administrativos de planeamiento estratégico y abastecimiento en materia de infraestructura para asegurar la eficiencia en la gestión de la infraestructura
j) Promover la investigación, innovación, generación de conocimiento y fortalecimiento de las capacidades y potencialidades de los actores públicos en materia de infraestructura.
k) Asumir el desarrollo de infraestructura cuando se enmarque en situaciones de emergencia por desastres naturales, declaradas por la autoridad competente,

debiendo incluirse en el Plan Nacional de Infraestructura con enfoque territorial y social.

l) Gestionar y suscribir contratos, acuerdos y/o convenios vinculados al cumplimiento de su objeto.
m) Articular con el Sistema Nacional de Desarrollo e Inclusión Social (Sinadis).

TÍTULO III

ORGANIZACIÓN DEL MINISTERIO

Artículo 6: Estructura básica

6.1. El Ministerio de Infraestructura cuenta con la siguiente estructura básica:

a) Alta Dirección
   Despacho Ministerial
   Viceministerio de Política y Estrategias en Infraestructura
   Viceministerio de Gestión de Infraestructura y Servicios
   Secretaria General
b) Órgano Consultivo
c) Órgano de Control Institucional
d) Órgano de Defensa Jurídica
e) Órganos de administración interna
f) Órganos de línea

6.2. El desarrollo de la estructura orgánica básica y funciones del Ministerio de Infraestructura se establece en su reglamento de organización y funciones.

TÍTULO IV

RÉGIMEN ECONÓMICO Y FINANCIERO

Artículo 7. Régimen económico y financiero

Los recursos del Ministerio de Infraestructura están constituidos por:

a. Aquellos asignados por la Ley Anual de Presupuesto del Sector Público.
b. Las donaciones y transferencias que efectúen las instituciones y organismos públicos, así como las personas naturales o jurídicas privadas.
c. Los recursos provenientes de la cooperación nacional e internacional reembolsables y no reembolsables, de acuerdo con la normativa vigente.
d. Otros que se establezcan conforme a ley.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Vigencia de la Ley

La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de la publicación del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Infraestructura, con excepción de la primera

disposición complementaria transitoria, la misma que entra en vigencia al día siguiente de la publicación de la presente ley en el diario oficial El Peruano.

SEGUNDA.- Comisión Interministerial de Asuntos Sociales (CIAS) y Comisión Interministerial de Asuntos Económicos y Financieros (CIAEF)

El Ministerio de Infraestructura forma parte de la Comisión Interministerial de Asuntos Sociales (CIAS) y de la Comisión Interministerial de Asuntos Económicos y Financieros (CIAEF), en calidad de miembro.

TERCERA.- Fusión por absorción de entidades en el Ministerio de Infraestructura

La siguientes entidades, programas, proyectos y fondos son fusionados al Ministerio de Infraestructura:

- Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN)
- Organismo de Estudios y Diseño de Proyectos de Inversión (OEDI)
- Programa de Desarrollo Productivo Agrario Rural (AGRORURAL)
- Programa Subsectorial de Irrigaciones (PSI)
- Programa Nacional de Inversiones en Salud (PRONIS)
- Programa Nacional de Infraestructura Educativa (PRONIED)
- Programa de Agua Segura para Lima y Callao (PASLC)
- Programa Nacional de Saneamiento Urbano (PNSU)
- Programa Nacional de Saneamiento Rural (PNSR)
- Fondo Nacional de Desarrollo Pesquero (FONDEPES)
- Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (PROVÍAS Nacional)
- Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado (PROVIAS Descentralizado)
- Proyecto Especial Legado (LEGADO)

CUARTA. De la continuidad del funcionamiento de las entidades

En tanto se apruebe el respectivo Reglamento de Organización y Funciones y los demás documentos de gestión del Ministerio de Infraestructura, las entidades, programas, proyectos o fondos que se fusionan al citado Ministerio continúan con sus funciones.

Los documentos de gestión de las entidades, programas, proyectos o fondos que se adscriban seguirán vigentes hasta que concluyan tales procesos.

QUINTA.- Régimen del servicio civil

Los servidores del Ministerio de Infraestructura están sujetos a lo dispuesto en la Ley 30057, Ley del Servicio Civil, y normas complementarias y conexas.

En tanto se implemente el régimen de servicios regulado por la Ley 30057, Ley del Servicio Civil, el Ministerio de Infraestructura puede efectuar contrataciones reguladas por el régimen especial de contratación administrativa de servicios.

Los servidores de las entidades fusionadas conservan su régimen laboral, hasta la implementación del régimen de servicios regulado por la Ley 30057, Ley del Servicio Civil.

SEXTA. Autorización de modificaciones presupuestarias

El Poder Ejecutivo propondrá las modificaciones presupuestarias en el nivel institucional que se requieran realizar en los pliegos presupuestarios, como consecuencia de las fusiones que se realicen para la implementación del Ministerio de Infraestructura, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público."

SÉTIMA. Evaluación sobre el cierre de brechas de infraestructura y acceso a servicios

El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) anualmente genera la información necesaria para que el Ministerio de Infraestructura, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, en lo que corresponda, evalúe el cierre de brechas de infraestructura y acceso a servicios.

OCTAVA. PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

El Plan Nacional de Infraestructura será aprobado mediante Decreto Supremo, contando con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

PRIMERA. Comisión de transferencia

Se constituye una Comisión encargada de la transferencia de funciones, bienes, recursos, personal y materiales de las entidades, programas, proyectos y fondos que son fusionados al Ministerio de Infraestructura; la cual estará conformada por un representante de la Presidencia del Consejo de Ministros, quien la presidirá, uno del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, uno del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, uno del Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego, uno del Ministerio de Salud, uno del Ministerio de la Producción y uno del Ministerio de Educación. Dichos representantes serán designados mediante resolución ministerial del sector correspondiente. La Comisión tendrá un plazo de noventa días hábiles para presentar a la Presidencia del Consejo de Ministros el informe detallado del proceso de transferencia. Dicho plazo podrá prorrogarse por una sola vez, por un período similar, mediante resolución ministerial de la Presidencia del Consejo de Ministros.

SEGUNDA.- Proceso de implementación del Ministerio de Infraestructura

El Ministerio de Infraestructura se implementa en un periodo no mayor de veinticuatro (24) meses a partir de que se apruebe el Reglamento de Organización y Funciones.

TERCERA. Adecuación a la Ley

En un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días calendario contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, los sectores realizarán las adecuaciones normativas y de gestión que correspondan, como consecuencia de la fusión de las entidades, programas, proyectos y fondos a que se hace referencia en la tercera Disposición Complementaria Final de la presente Ley.

Comuníquese a la señora Presidenta de la República para su promulgación.

REPÚBLICA DEL PERÚ
Firma Digital
Firmado digitalmente por: BOLUARTE ZEGARRA Dina Ercilia FAU 20161704378 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/07/2024 19:11:59-0500
Cargo: Presidenta de la República

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

REPÚBLICA DEL PERÚ
Firma Digital
Firmado digitalmente por: ADRIANZEN OLAYA Gustavo Lino FAU 20168999926 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/07/2024 17:39:13-0500
Cargo: Presidente del Consejo de Ministros

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **09** de **AGOSTO** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 8508/2024-PE** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. CONSTITUCIÓN Y REGLAMENTO.

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

LEY DE CREACIÓN DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.- FUNDAMENTO TÉCNICO

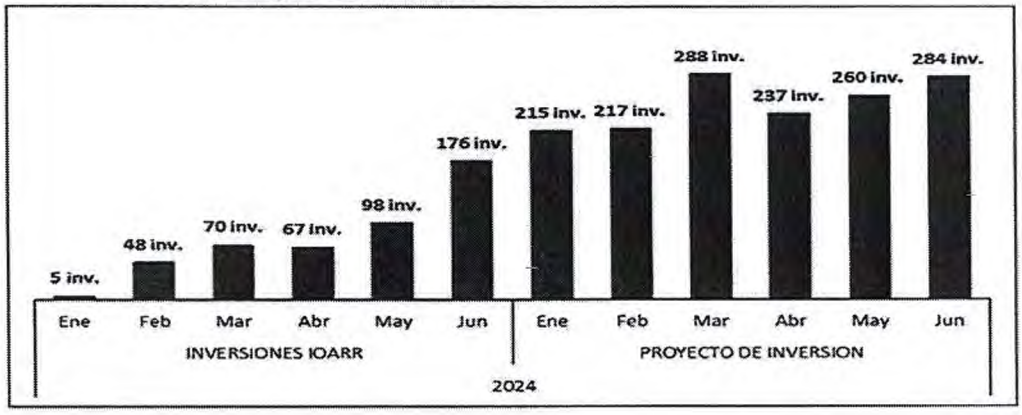
1.1. Identificación del problema público

a) Debilidades en el diseño de las inversiones públicas

a.1) Respecto a las inversiones que perdieron vigencia de su viabilidad

Durante el periodo enero-junio, se registraron inicialmente 405 inversiones públicas que perdieron su viabilidad, y este número creció significativamente a 3,765 en junio, lo que representa un aumento del 830%. Este incremento se debe principalmente a la pérdida de viabilidad de los proyectos de inversión, que subieron de 387 en enero a 3,017 hasta junio, reflejando un incremento del 679%. De igual manera, las inversiones IOARR pasaron de 18 en enero a 748 en junio, un crecimiento abrupto del 4,056%. Siendo el mes de junio el más crítico, con 796 inversiones con pérdida de viabilidad.

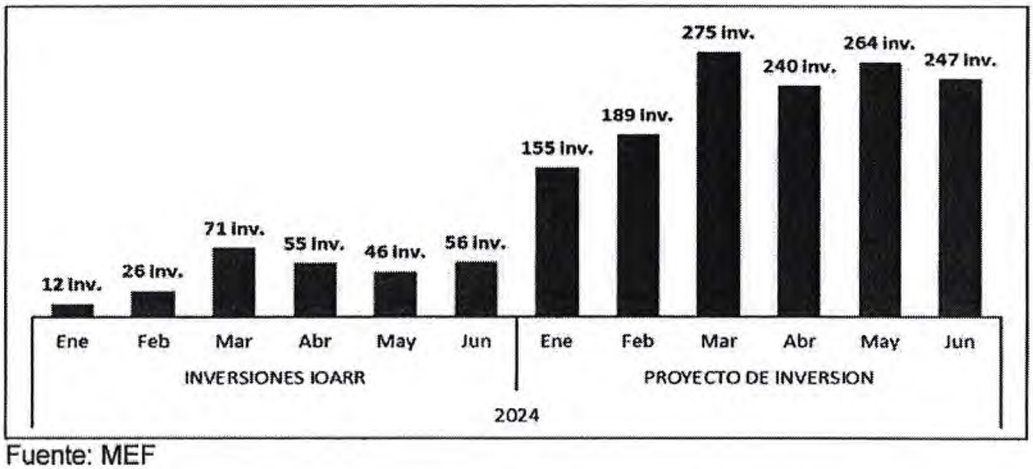
Gráfico N° 1
Número de inversiones que perdieron la vigencia de la declaración de viabilidad a nivel de gobierno nacional



Fuente: MEF

Al analizar por nivel de gobierno, el nacional es el que más concentra la pérdida de viabilidad, pasando de 220 inversiones en enero a un total de 1,965 en junio, lo que representa un aumento del 793%. Las inversiones IOARR experimentaron la mayor variación porcentual, creciendo un 3,420%, comenzando con 5 en enero y aumentando a 176 en junio. Por su parte, los proyectos de inversión aumentaron un 32%, pasando de 215 en enero a 284 en junio. Junio fue el mes más crítico, con 460 inversiones que perdieron su viabilidad.

Gráfico N° 2
N° de inversiones que perdieron la vigencia de la declaración de viabilidad a nivel de gobierno local

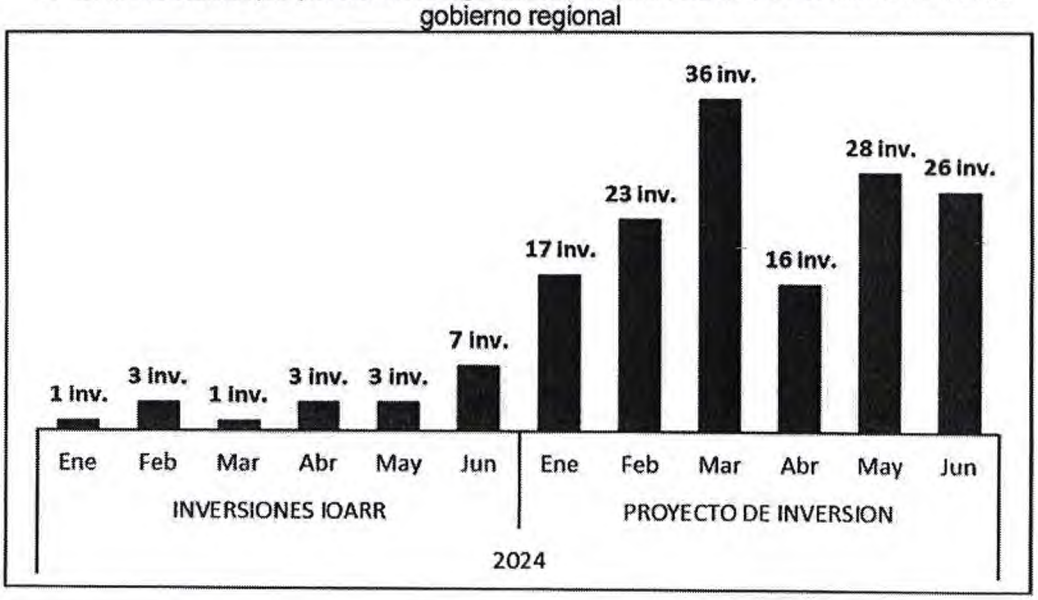


Fuente: MEF

En segundo lugar, los gobiernos locales tuvieron 1,636 inversiones que perdieron su viabilidad, con 266 inversiones IOARR y 1,370 proyectos de inversión, lo que representa un aumento del 880%. Las inversiones IOARR experimentaron la mayor variación porcentual, creciendo un 367%, comenzando con 12 en enero y aumentando a 56 en junio. Por su parte, los proyectos de inversión aumentaron un 59%, pasando de 155 en enero a 247 en junio. Marzo fue el mes más crítico, con 346 inversiones que perdieron su viabilidad.

Gráfico N° 3

Nº de inversiones que perdieron la vigencia de la declaración de viabilidad a nivel de gobierno regional



Fuente: MEF

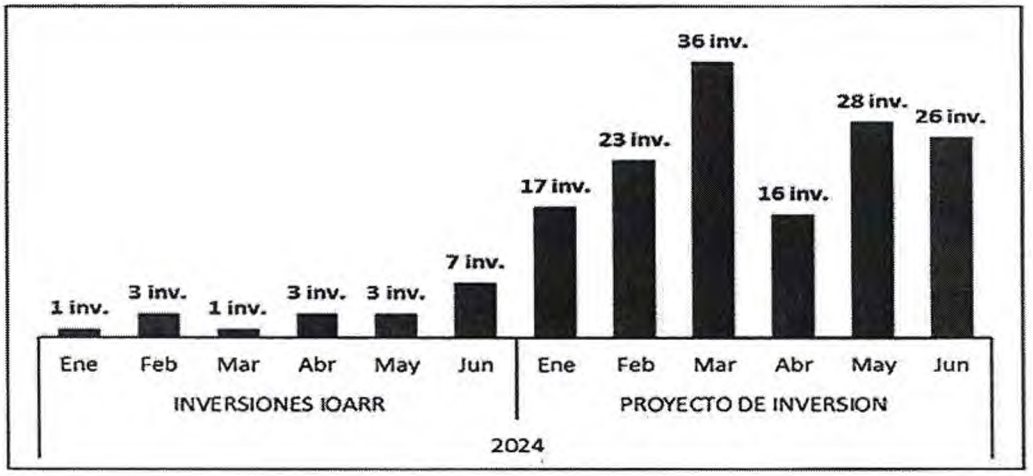
Por último, los gobiernos regionales tuvieron 164 inversiones que perdieron su viabilidad, con 18 inversiones IOARR y 146 proyectos de inversión, lo que representa un aumento del 811%. Las inversiones IOARR experimentaron la mayor variación porcentual, creciendo un 600%, comenzando con 1 en enero y aumentando a 7 en junio. Por su parte, los proyectos de inversión aumentaron un 53%, pasando de 17 en enero a 26 en junio. Marzo también fue el mes donde se observó el mayor pico con 37 inversiones que perdieron su viabilidad.

a.2) Respecto a las inversiones que se declararon viables o aprobados

De enero a junio de 2024, se declararon viables o se aprobaron un total de 19,189 inversiones. De estas, 10,233 fueron inversiones IOARR, que comenzaron con 923 en enero, alcanzaron su punto máximo en marzo con 3,648, y disminuyeron a 1,011 en junio. Por otro lado, se aprobaron 8,956 proyectos de inversión, que iniciaron con 1,377 en enero, tuvieron

su mayor incremento en mayo con 1,648, y finalizaron en 1,290 en junio. Este análisis resalta la variabilidad en la aprobación de inversiones a lo largo del periodo, con picos notables en marzo y mayo, y una tendencia a la disminución hacia el final del semestre.

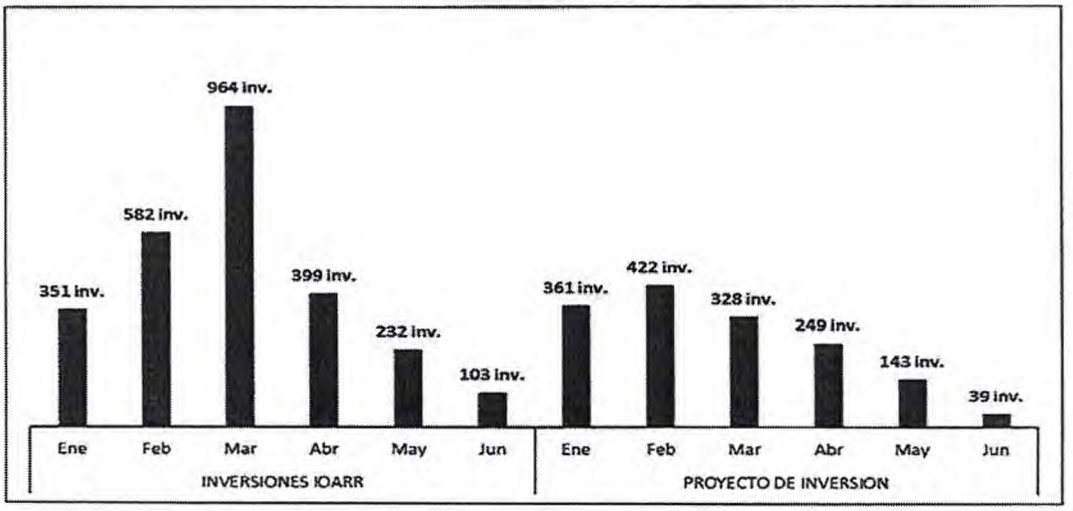
Gráfico N° 4
Número de inversiones cuya viabilidad se declaró en el 2024 en el gobierno nacional



Fuente: MEF

De enero a junio de 2024, en el gobierno nacional se declararon viables o aprobadas un total de 14,706 inversiones. De estas, 7,369 fueron inversiones IOARR, que comenzaron con 505 en enero, alcanzaron su punto máximo en marzo con 2,622, y disminuyeron a 903 en junio. Por otro lado, se viabilizó 7,337 proyectos de inversión, que iniciaron con 993 en enero, tuvieron su mayor incremento en mayo con 1,498, y finalizaron en 1,244 en junio. Este análisis destaca la variabilidad en la viabilidad y aprobación de inversiones a lo largo del periodo, con picos significativos en marzo y mayo, seguidos de una disminución junio.

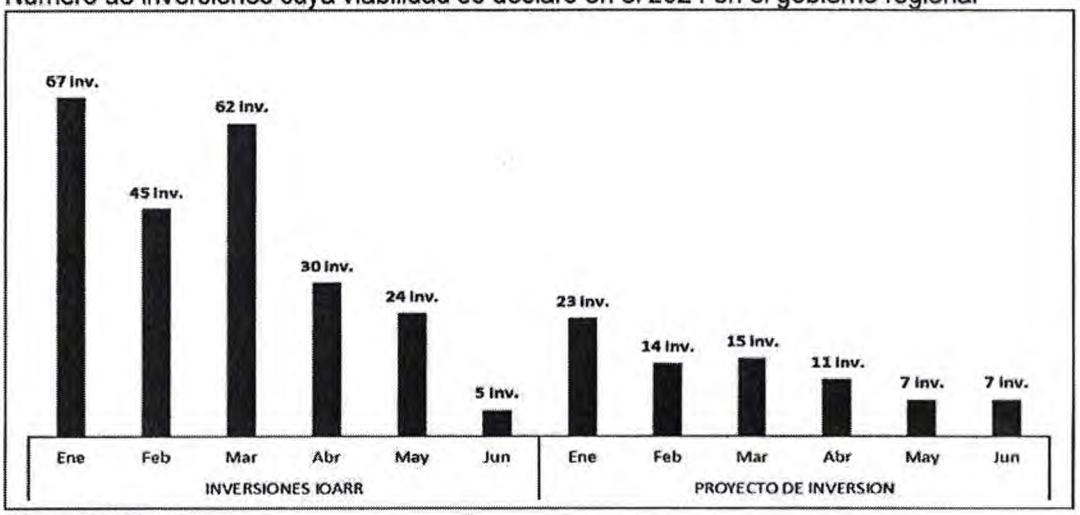
Gráfico N° 5
Número de inversiones cuya viabilidad se declaró en el 2024 en el gobierno local



Para el caso de gobiernos locales se declararon viables o aprobadas un total de 4,173 inversiones. De estas, 2,631 fueron inversiones IOARR, que comenzaron con 351 en enero, alcanzaron su punto máximo en marzo con 964, y disminuyeron a 103 en junio. Por otro lado, se aprobaron 1,542 proyectos de inversión, que iniciaron con 361 en enero, tuvieron su mayor incremento en febrero con 422, y finalizaron en 39 en junio. Este análisis destaca la variabilidad en la aprobación de inversiones a lo largo del periodo, con picos significativos en marzo y febrero, seguidos de una disminución marcada en junio.

Gráfico N° 6

Número de inversiones cuya viabilidad se declaró en el 2024 en el gobierno regional



Fuente: MEF

Por último, los gobiernos regionales fueron los que menos declararon viabilidad y aprobación, con un total de 310 inversiones. De estas, 233 fueron inversiones IOARR, que comenzaron con 67 en enero, alcanzaron su punto máximo en marzo con 62, y disminuyeron a 5 en junio. Para el caso de proyectos de inversión se viabilizaron 77 inversiones, que iniciaron con 23 en enero, tuvieron su mayor incremento en marzo con 15, y finalizaron en 7 en junio. El comportamiento fue similar al del gobierno nacional y regional, donde los meses de marzo y abril registraron el mayor incremento de inversiones viables y aprobadas.

b) Debilidades en la Ejecución de Inversiones

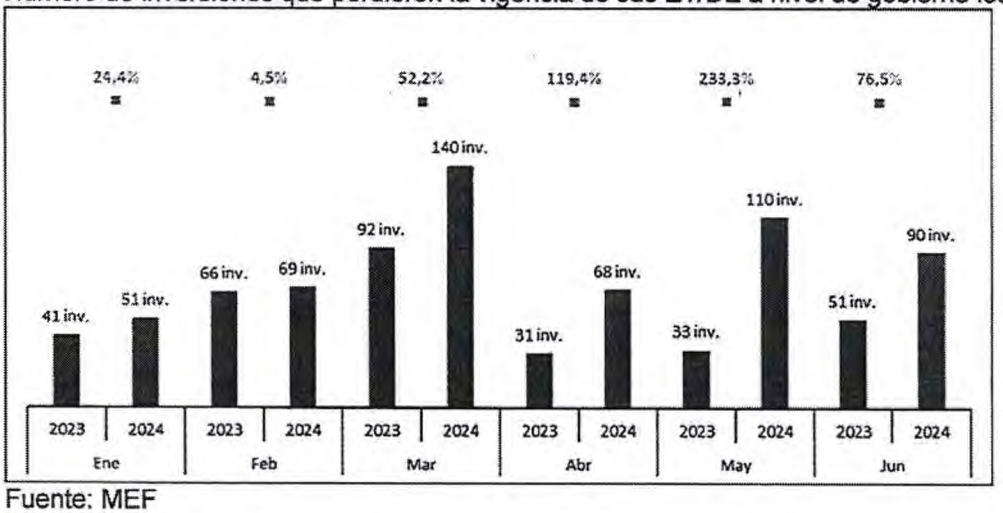
b.1) Respecto a las inversiones que perdieron vigencia en sus expedientes técnicos (ET) o documentos equivalentes (DE).

De enero a junio de 2024, se registraron 732 inversiones que perdieron la vigencia de sus ET/DE, mostrando un aumento significativo en comparación con 2023 de un 192%. La tendencia general refleja un crecimiento continuo en la pérdida de vigencia, con picos especialmente altos en marzo y abril, que incrementaron un 91% y 230% respectivamente, indicando la desatención de ET/DE aprobados. Aunque enero y febrero mostraron incrementos menores, los meses de mayo y junio continuaron con una alta pérdida de vigencia, con incrementos del 139% y 97%.

Al analizar por nivel de gobierno, el más crítico es el gobierno local, seguido por el gobierno nacional y regional, como se detalla en los siguientes:

Gráfico N° 7

Número de inversiones que perdieron la vigencia de sus ET/DE a nivel de gobierno local

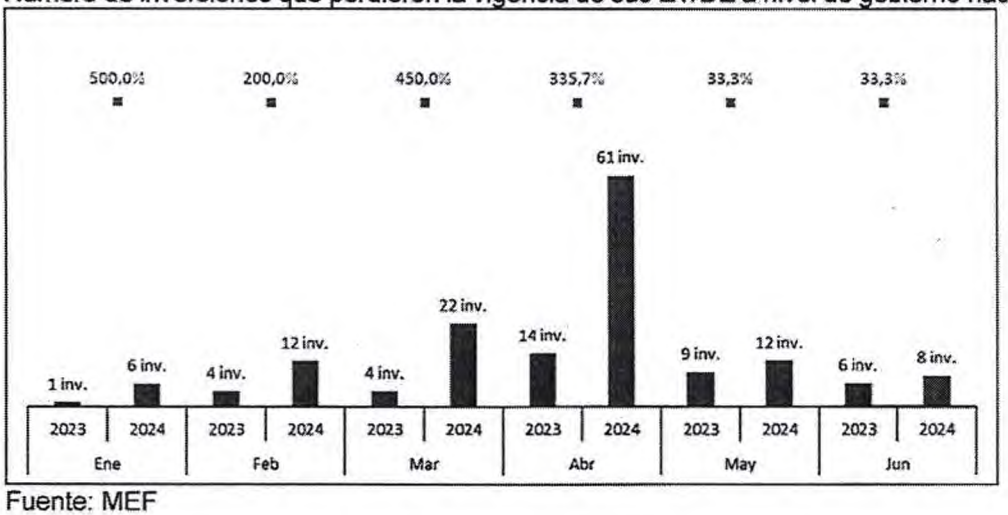


Fuente: MEF

De enero a junio de 2024, los gobiernos locales registraron un total de 528 inversiones que perdieron la vigencia de sus expedientes técnicos (ET/DE), frente a las 314 inversiones del mismo periodo en 2023, lo que representa un incremento del 68%. Los picos más altos se observaron en marzo y mayo, con aumentos significativos de 92 a 140 inversiones en marzo, y de 33 a 110 inversiones en mayo, lo que refleja incrementos del 52% y 233%, respectivamente. Este análisis destaca una tendencia creciente en la pérdida de vigencia de los ET/DE.

Gráfico N° 8

Número de inversiones que perdieron la vigencia de sus ET/DE a nivel de gobierno nacional

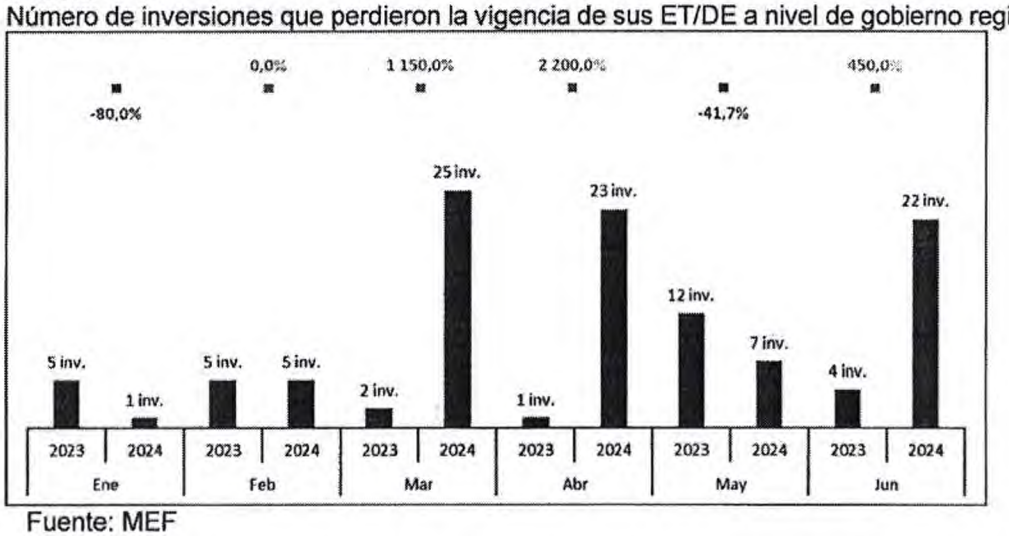


Fuente: MEF

De enero a junio de 2024, el gobierno nacional registró un total de 121 inversiones que perdieron la vigencia de sus expedientes técnicos (ET/DE), frente a las 38 inversiones del mismo periodo en 2023, lo que representa un incremento del 218%. Los picos más altos se observaron en marzo y abril, con aumentos significativos de 4 a 22 inversiones en marzo, y de 14 a 61 inversiones en abril, lo que refleja incrementos del 450% y 336%, respectivamente. Este análisis destaca una tendencia creciente en la pérdida de vigencia de las inversiones.

Gráfico N° 9

Número de inversiones que perdieron la vigencia de sus ET/DE a nivel de gobierno regional



Fuente: MEF

En el primer semestre de 2024, los gobiernos regionales registraron un total de 83 inversiones que perdieron la vigencia de sus expedientes técnicos (ET/DE), frente a las 29 inversiones del mismo periodo en 2023, lo que representa un incremento del 186%. Los picos más altos se observaron en marzo y abril, con aumentos significativos de 2 a 25 inversiones en marzo, y de 1 a 23 inversiones en abril, lo que refleja incrementos del 1,150% y 2,200%, respectivamente.

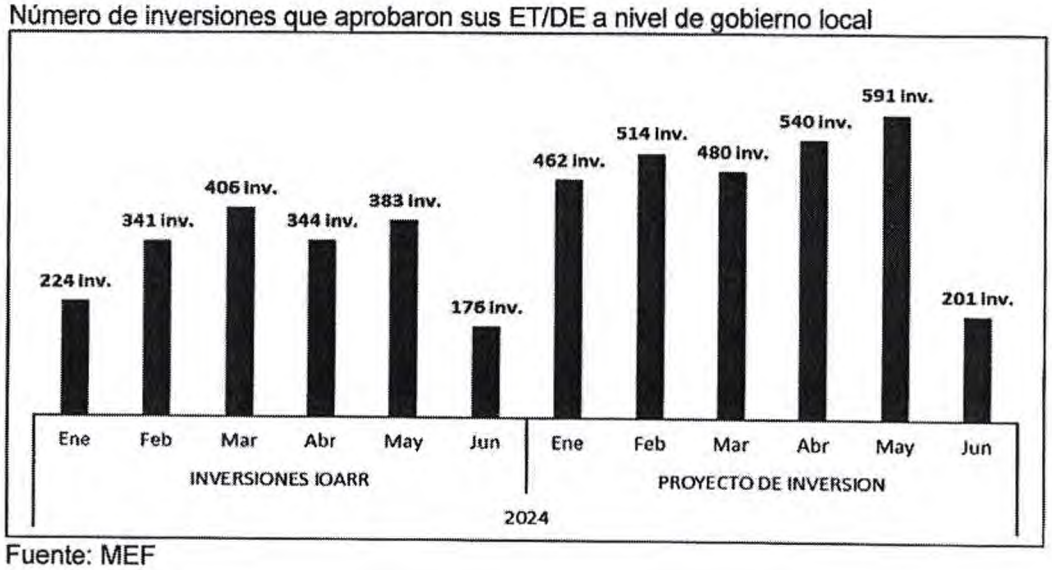
b.2) Respecto a las inversiones que aprobaron sus expedientes técnicos (ET) o documentos equivalentes (DE) en el año 2024

En 2024, a todo nivel de gobierno, se aprobaron un total de 5,593 ET/DE, de las cuales 2,486 fueron inversiones IOARR y 3,107 fueron proyectos de inversión. Las inversiones IOARR mostraron picos en febrero y marzo, con 514 aprobaciones cada mes, mientras que los proyectos de inversión alcanzaron su punto máximo en mayo con 641 aprobaciones. La tendencia general indica una mayor actividad de aprobación en los primeros cinco meses del año, particularmente en febrero y marzo para las inversiones IOARR y en mayo para los proyectos de inversión, seguida de una disminución en junio.

Al analizar por nivel de gobierno, los gobiernos locales aprobaron el mayor número de ET/DE, seguidos por los gobiernos regionales y nacionales, tal como se detalla a continuación:

Gráfico N° 10

Número de inversiones que aprobaron sus ET/DE a nivel de gobierno local

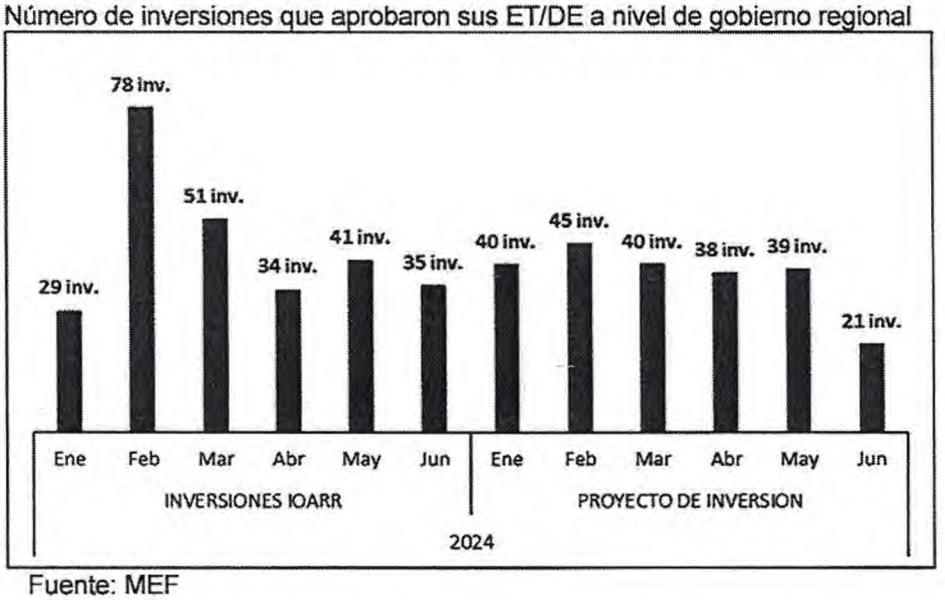


Fuente: MEF

En los gobiernos locales, se aprobaron 4,662 ET/DE, reflejando un avance positivo en la ejecución de proyectos. De estas, 1,874 fueron inversiones IOARR y 2,788 fueron proyectos de inversión. Las inversiones IOARR alcanzaron sus picos en marzo y mayo con 406 y 383 aprobaciones, respectivamente. Por su parte, los proyectos de inversión tuvieron su mayor actividad en abril y mayo, con 540 y 591 aprobaciones, respectivamente. Este patrón sugiere una mayor fluctuación durante los primeros cinco meses del año, especialmente en mayo para ambos tipos de inversiones. Sin embargo, se observó una disminución significativa en junio, particularmente en las inversiones IOARR.

Gráfico N° 11

Número de inversiones que aprobaron sus ET/DE a nivel de gobierno regional

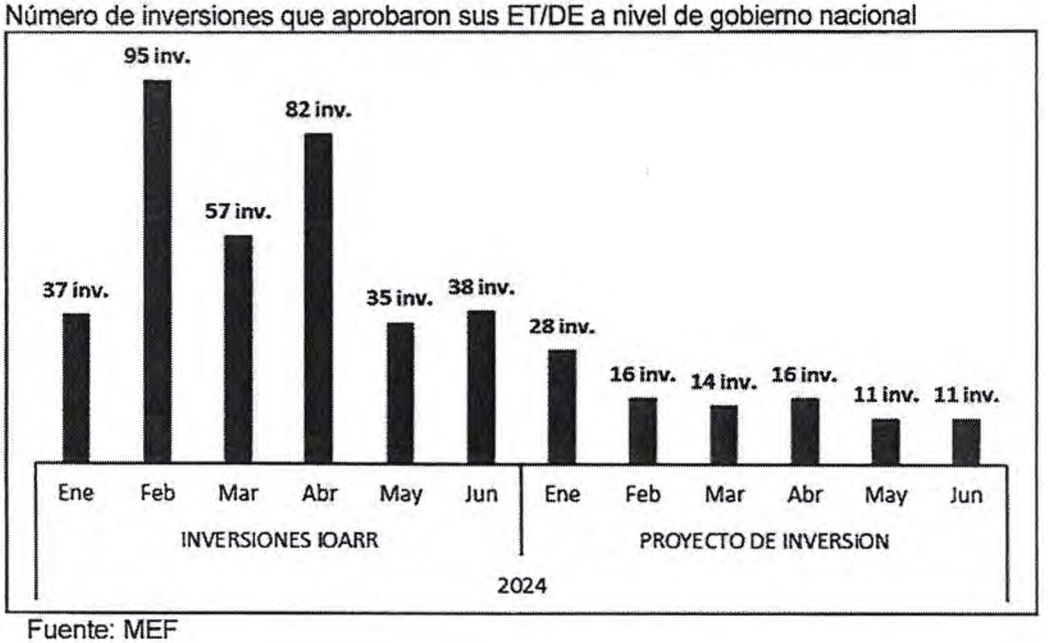


Fuente: MEF

En segundo lugar tenemos a los gobiernos regionales, que aprobaron un total de 491 ET/DE, de los cuales 268 fueron inversiones IOARR y 223 fueron proyectos de inversión. Las inversiones IOARR mostraron su pico más alto en febrero con 78 aprobaciones, mientras que los proyectos de inversión tuvieron su mayor actividad en enero y febrero con 40 y 45 aprobaciones, respectivamente. En ambos tipos de inversiones, se observa una disminución en las aprobaciones hacia el final del semestre, con el menor número de aprobaciones en junio (35 para IOARR y 21 para proyectos de inversión). Esta tendencia sugiere una alta actividad de aprobación al inicio del año, seguida de una disminución hasta junio.

Gráfico N° 12

Número de inversiones que aprobaron sus ET/DE a nivel de gobierno nacional



Fuente: MEF

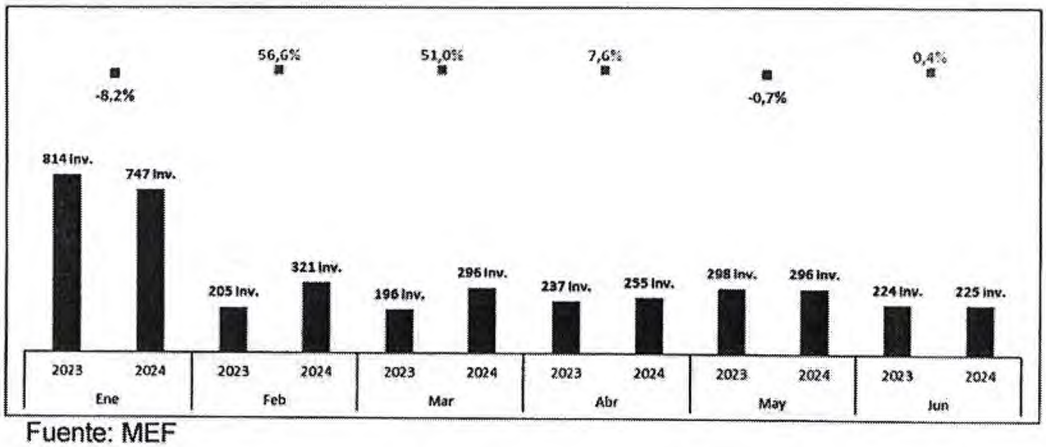
En 2024, se aprobaron un total de 440 ET/DE, de los cuales 344 fueron inversiones IOARR y 96 proyectos de inversión. Las inversiones IOARR tuvieron sus picos más altos de en febrero y abril con 95 y 82 aprobaciones respectivamente, mientras que los proyectos de inversión alcanzaron su máximo en enero con 28 aprobaciones y mantuvieron niveles más bajos y constantes en los meses siguientes, con 11 aprobaciones en mayo y junio. Esto sugiere una fuerte actividad de gestión en los primeros meses del año, especialmente para las inversiones IOARR, aunque se observa una disminución en la aprobación de proyectos de inversión después de enero.

Respecto a las inversiones que cuentan con registro de cierre

A todo nivel de gobierno, en 2024, se registraron 2,868 cierres de inversiones en el Banco de Inversiones, un aumento del 20% respecto a los 2,381 cierres de 2023. Aunque enero de 2024 tuvo una ligera disminución del 3% con respecto a enero de 2023, los meses siguientes mostraron incrementos significativos. Febrero y marzo destacaron con aumentos del 101% y 38%, respectivamente. Abril, mayo y junio también experimentaron incrementos del 10%, 12% y 23%, respectivamente. El cierre de brechas en el 2024 fue más efectivo en los meses de febrero y marzo, respecto a los demás meses.

Al analizar por nivel de gobierno, los locales cerraron un mayor número de inversiones en comparación con el gobierno regional y nacional. Sin embargo, el crecimiento anual en el número de inversiones del gobierno nacional entre 2023 y 2024 fue superior al de los gobiernos locales y regionales, lo que indica un mejor desempeño en este aspecto. Además, es importante considerar que los gobiernos locales consisten en más de 1,800 entidades, frente a los 26 gobiernos regionales y los aproximadamente 19 sectores del gobierno nacional, lo cual representa una disparidad significativa que debe ser tenida en cuenta.

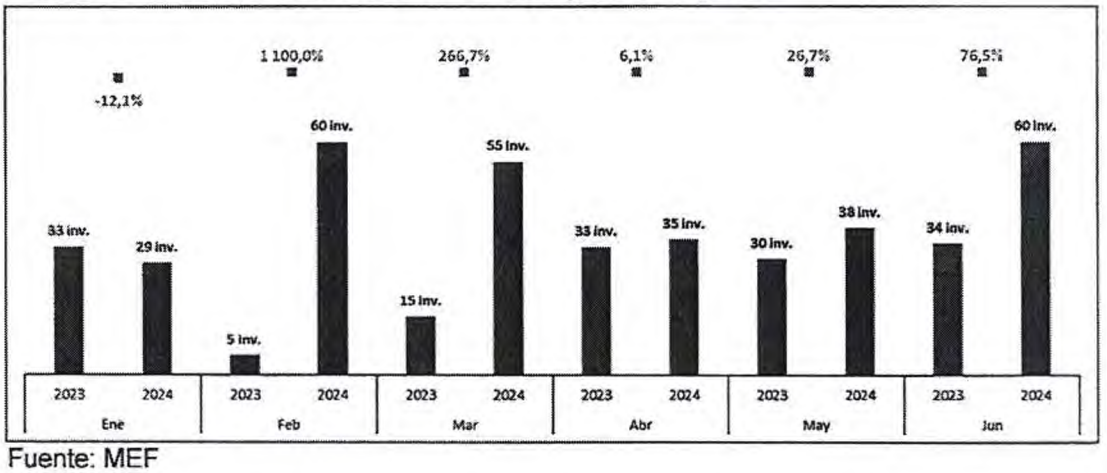
Gráfico N° 13
Número de inversiones con formato N° 09 en el gobierno local



Fuente: MEF

En 2024, el gobierno local registró 2,140 cierres de inversiones en el Banco de Inversiones, un aumento del 8% respecto a los 1,974 cierres de 2023. Los meses más relevantes fueron febrero y marzo, con incrementos del 57% y 51% respectivamente, pasando de 205 a 321 cierres en febrero y de 196 a 296 en marzo. El punto más bajo se observó en enero, donde los cierres disminuyeron un 8%, de 814 en 2023 a 747 en 2024. Estos datos resaltan una mejora general en la eficiencia del cierre de inversiones en el gobierno local durante 2024, a pesar de la caída inicial en enero.

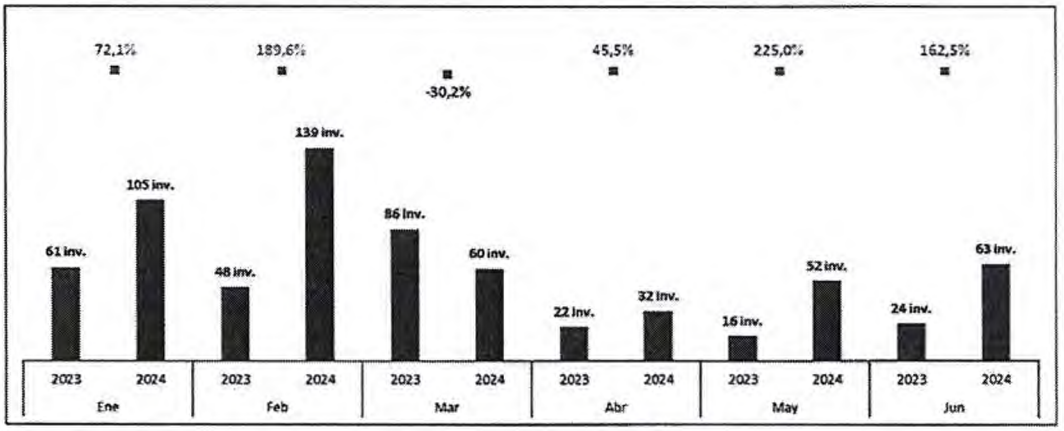
Gráfico N° 14
Número de inversiones con formato N° 09 en el gobierno regional



Fuente: MEF

Los gobiernos regionales incrementaron significativamente sus inversiones, pasando de 150 en 2023 a 277, lo que representa un aumento del 85%. Los meses más destacados fueron febrero y marzo, con incrementos del 1100% (de 5 a 60 inversiones) y del 266.7% (de 15 a 55 inversiones), respectivamente, señalando puntos altos de crecimiento. Junio también mostró un aumento significativo del 76.5% (de 34 a 60 inversiones). Sin embargo, enero experimentó una ligera disminución del 12.1% (de 33 a 29 inversiones), siendo el punto más bajo en la comparación semestral.

Gráfico N° 15
Número de inversiones con formato N° 09 en el gobierno nacional



Fuente: MEF

Por último, el gobierno nacional registró 451 cierres de inversiones en el Banco de Inversiones, un aumento del 75% respecto a los 257 cierres de 2023. Los meses más relevantes fueron febrero y junio. En febrero, los cierres aumentaron un 189%, pasando de 48 en 2023 a 139 en 2024. Junio también mostró un incremento significativo del 162%, con 63 cierres en 2024 frente a 24 en 2023. Estos picos destacan una notable mejora en la eficiencia del cierre de inversiones en el gobierno nacional.

c) Concentración de Proyectos de Inversión en los Corredores Logísticos

Los corredores logísticos son rutas estratégicas que facilitan el flujo de mercancías y factores productivos, se consideran vitales para el desarrollo regional, ya que facilitan el flujo de mercancías y factores productivos, conectando ciudades centrales, intermedias y menores.

Cuadro N° 1

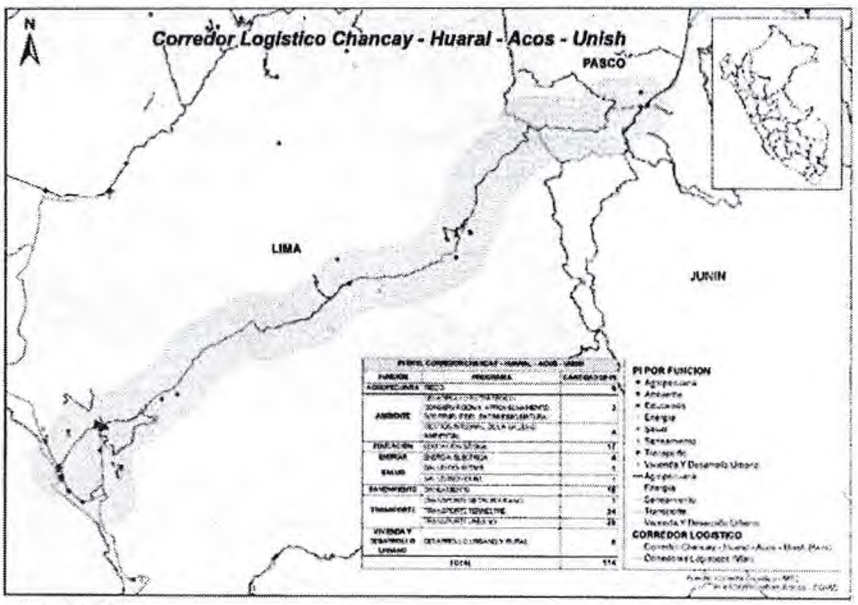
Corredores logísticos

CRL01	Eje Estructurante Norte	CRL22	Corredor Chancay - Huaral - Acos - Unish
CRL02	Eje Estructurante Sur	CRL23	Corredor Huaura - Sayán - Oyón - Ambo
CRL03	Corredor Central	CRL24	Corredor La Unión - Huánuco
CRL04	Piura - Tumbes - Frontera con Ecuador	CRL25	Corredor Casma - Huaraz
CRL05	Arequipa - Tacna - Frontera con Chile	CRL26	Corredor Trujillo - Huamachuco - Cajamarca
CRL06	Corredor Callejón de Huaylas	CRL27	Corredor Chiclayo - Cutervo - Jaén
CRL07	Corredor Ciudad de Dios - Cajamarca - Chachapoyas	CRL28	Corredor Cañete - Lunahuaná - Huancayo
CRL08	Corredor IIRSA Norte	CRL29	Corredor Chincha - Huancavelica - Izcuchaca
CRL09	Corredor Hidrovía Yurimaguas - Iquitos	CRL30	Corredor Ilo - Moquegua - Desaguadero
CRL10	Corredor Hidrovía Pucallpa - Iquitos	CRL31	Corredor Moquegua - Puno
CRL11	Corredor Los Libertadores	CRL32	Corredor Ayacucho - Abancay
CRL12	Corredor Nazca - Cusco	CRL33	Corredor Juliaca - Puerto Maldonado
CRL13	Corredor Minero	CRL34	Corredor Ayacucho - Quellouno - Quillabamba
CRL14	Corredor Matarani - Arequipa - Juliaca	CRL35	Corredor La Merced - Villa Rica - Von Humboldt
CRL15	Corredor La Oroya - Pucallpa	CRL36	Corredor Jaén - San Ignacio - Namballe
CRL16	Corredor La Oroya - Ayacucho	CRL37	Corredor Cutervo - Chota - Cajamarca
CRL17	Corredor Cusco - Desaguadero	CRL38	Corredor Santiago de Chuco - Tauca - Cabana
CRL18	Corredor Cusco - Puerto Maldonado - Iñapari	CRL39	Corredor Santa - Huacrachuco - Uchiza
CRL19	Corredor Tarma - La Merced - Satipo - Mazamari	CRL40	Corredor Bagua - Santa Maria de Nieva - Saramiriza
CRL20	Corredor Marginal de la Selva	CRL41	Corredor Satipo - Pachiza - Quimbiri
CRL21	Corredor Lima - Canta - Unish		

Fuente: MEF

La zona de influencia del eje de los corredores logísticos es definida por un buffer de 5 kilómetros a la redonda, el buffer engloba la mayor parte de los proyectos de inversión, como se muestra en el mapa siguiente:

Mapa N° 2



Fuente: MEF

Los corredores logísticos en Perú, con 15,754 proyectos de inversión, incluyen varios corredores mineros clave. El "Corredor Minero" tiene 290 proyectos, para la infraestructura y transporte de minerales, vitales para la economía peruana. Otros corredores relevantes para la minería incluyen el "Corredor Cusco - Desaguadero" con 1,118 proyectos, y el "Corredor Nazca - Cusco" con 488 proyectos, entre otros. Estos corredores facilitan el acceso y transporte en zonas mineras, reflejando la importancia de la minería en la infraestructura logística del país, impulsando el desarrollo económico y la industria minera.

Cuadro N° 2

CORREDORES LOGISTICOS	CANTIDAD DE PI	CORREDORES LOGISTICOS	CANTIDAD DE PI
Arequipa - Tacna - Frontera con Chile	338	Corredor Juliaca - Puerto Maldonado	154
Corredor Ayacucho - Abancay	457	Corredor La Mreced - Villa Rica - Von Humboldt	115
Corredor Ayacucho - Quellouno – Quillabamba	727	Corredor La Oroya - Ayacucho	451
Corredor Bagua - Santa Maria de Nieva – Saramiriza	140	Corredor La Oroya - Pucallpa	641
Corredor Callejón de Huaylas	658	Corredor La Unión - Huánuco	215
Corredor Cañete - Lunahuaná – Huancayo	508	Corredor Lima - Canta - Unish	236
Corredor Casma - Huaraz	118	Corredor Los Libertadores	221
Corredor Central	414	Corredor Marginal de la Selva	271
Corredor Chancay - Huaral - Acos – Unish	114	Corredor Matarani - Arequipa - Juliaca	353
Corredor Chiclayo - Cutervo - Jaén	249	Corredor Minero	290
Corredor Chincha - Huancavelica – Izcuchaca	346	Corredor Moquegua - Puno	11
Corredor Ciudad de Dios - Cajamarca – Chachapoyas	513	Corredor Nazca - Cusco	488
Corredor Cusco - Desaguadero	1 118	Corredor Santa - Huacrachuco - Uchiza	211
Corredor Cusco - Puerto Maldonado – Iñapari	213	Corredor Santiago de Chuco - Tauca - Cabana	160
Corredor Cutervo - Chota - Cajamarca	256	Corredor Satipo - Pachiza - Quimbiri	244
Corredor Hidrovía Pucallpa - Iquitos	220	Corredor Tarma - La Merced - Satipo - Mazamari	265
Corredor Hidrovía Yurimaguas - Iquitos	269	Corredor Trujillo - Huamachuco - Cajamarca	523
Corredor Huaura - Sayán - Oyón - Ambo	270	Eje Estructurante Norte	1 368
Corredor IIRSA Norte	847	Eje Estructurante Sur	1 077
Corredor Ilo - Moquegua - Desaguadero	178	Piura - Tumbes - Frontera con Ecuador	322
Corredor Jaén - San Ignacio - Namballe	185	**TOTAL**	**15 754**

Fuente: MEF

Al revisar por sectores, el sector transporte lidera con 7,262 proyectos, destacando la importancia de mejorar la infraestructura vial. Le siguen educación con 2,373 proyectos y saneamiento con 2,255, reflejando un enfoque significativo en el desarrollo humano y la calidad de vida. El sector agropecuario tiene 1,147 proyectos, enfatizando la mejora de la productividad agrícola. Vivienda y desarrollo urbano cuenta con 1,016 proyectos, mientras que energía y salud tienen 710 y 430 proyectos respectivamente. El sector ambiental suma 561 proyectos, subrayando la relevancia de la sostenibilidad en el desarrollo del país.

Cuadro N° 3

CORREDORES LOGISTICOS POR FUNCION	CANTIDAD DE PI
AGROPECUARIA	1147
AMBIENTE	561
EDUCACIÓN	2373
ENERGÍA	710
SALUD	430
SANEAMIENTO	2255
TRANSPORTE	7262
VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO	1016
TOTAL	**15754**

Se construyeron mapas por cada corredor logístico, en el cual se muestra la concentración de los proyectos de inversión que se encuentran localizados dentro de las zonas de influencia (buffer de 5km) por cada eje de los 41 corredores a nivel nacional, indicar que los proyectos que se encuentran fuera de las zonas de influencia son parte de los corredores colindantes.

El Corredor Chancay - Huaral - Acos - Unish cuenta con 114 proyectos de inversión (PI) distribuidos en diversas áreas. La mayor concentración está en transporte, con 54 proyectos, seguido de saneamiento con 18 y educación básica con 17. El sector agropecuario tiene 6 proyectos de riego, y vivienda y desarrollo urbano también tienen 6 proyectos. En el ámbito ambiental hay 7 proyectos, en energía eléctrica 4, y en salud 2 proyectos. Esta distribución muestra un enfoque en mejorar infraestructura, servicios básicos y sostenibilidad en el corredor.

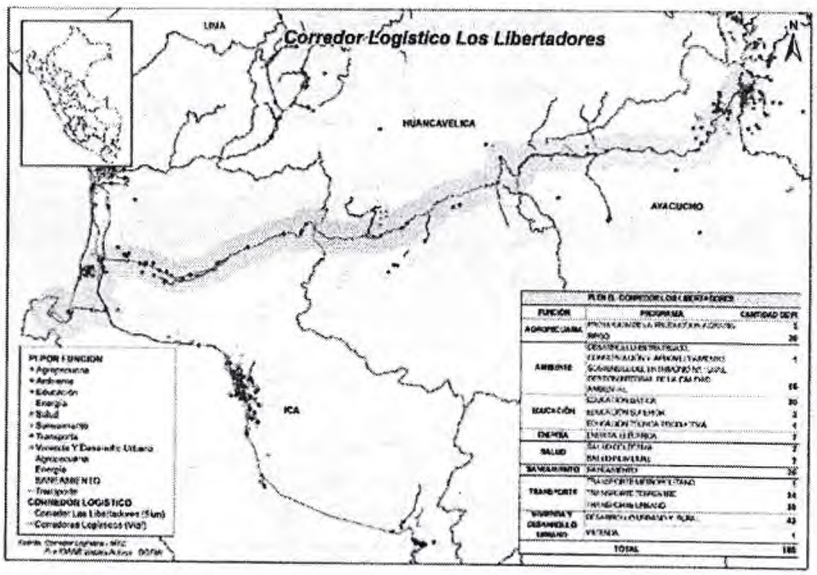
Cuadro N° 4

PI EN EL CORREDOR CHANCAY - HUARAL - ACOS - UNISH		
FUNCIÓN	**PROGRAMA**	**CANTIDAD DE PI**
AGROPECUARIA	RIEGO	**6**
AMBIENTE	DESARROLLO ESTRATÉGICO, CONSERVACIÓN Y APROVECHAMIENTO SOSTENIBLE DEL PATRIMONIO NATURAL	**3**
	GESTIÓN INTEGRAL DE LA CALIDAD AMBIENTAL	**4**
EDUCACIÓN	EDUCACIÓN BÁSICA	**17**
ENERGÍA	ENERGÍA ELÉCTRICA	**4**
SALUD	SALUD COLECTIVA	**1**
	SALUD INDIVIDUAL	**1**
SANEAMIENTO	SANEAMIENTO	**18**
TRANSPORTE	TRANSPORTE METROPOLITANO	**1**
	TRANSPORTE TERRESTRE	**24**
	TRANSPORTE URBANO	**29**
VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO	DESARROLLO URBANO Y RURAL	**6**
TOTAL		**114**

Fuente: MEF

En el mapa N° 3 se muestra la concentración de 188 proyectos de inversión dentro de la zona de influencia del corredor logísticos Los Libertadores, dicho corredor atraviesa los departamentos de Ayacucho, Huancavelica e Ica, en el Cuadro N°5 se observa la distribución de los proyectos por función y programas.

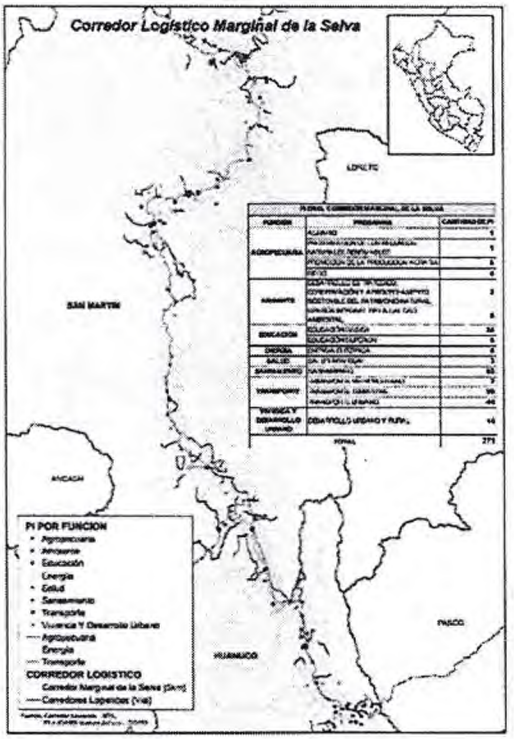
Mapa N° 3



Por otro lado, el Corredor Marginal de la Selva tiene un total de 271 proyectos de inversión (PI). La mayor parte se concentra en el transporte, con 99 proyectos de transporte terrestre, 44 de transporte urbano y 2 de transporte metropolitano. En saneamiento, hay 53 proyectos, y en educación básica y superior, 24 y 6 respectivamente. El sector energía cuenta con 8 proyectos

de energía eléctrica. En el ámbito agropecuario, hay 11 proyectos distribuidos entre riego, promoción de la producción agraria, preservación de recursos naturales renovables y agrario. El sector ambiental tiene 7 proyectos, y en salud hay 3 proyectos de salud individual. Vivienda y desarrollo urbano cuenta con 14 proyectos. Esta distribución refleja un enfoque en mejorar infraestructura de transporte y servicios básicos, así como en promover la educación y el desarrollo sostenible en la región.

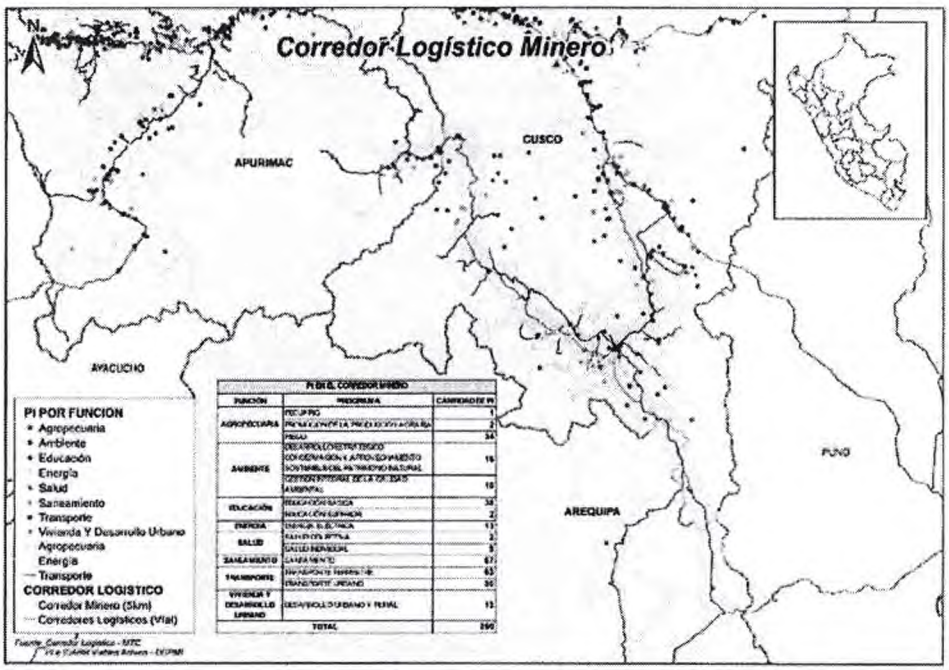
Mapa N° 4



Fuente: MEF

Por su parte, el Corredor Minero tiene un total de 290 proyectos de inversión (PI), con una fuerte concentración en el transporte (93 proyectos en total, de los cuales 63 son de transporte terrestre y 30 de transporte urbano) y saneamiento (57 proyectos). La educación básica también es prioritaria con 38 proyectos, complementada por 2 en educación superior. En el sector agropecuario, hay 37 proyectos, predominantemente en riego (34). El ámbito ambiental cuenta con 26 proyectos distribuidos entre desarrollo estratégico y gestión de la calidad ambiental. La energía eléctrica tiene 13 proyectos, mientras que en salud hay 11, repartidos entre salud colectiva e individual. Vivienda y desarrollo urbano suma 13 proyectos. Esta distribución muestra un enfoque integral que abarca infraestructura de transporte, saneamiento, educación y sostenibilidad ambiental en el corredor, como se muestra en el mapa siguiente:

Mapa N° 4



Fuente: MEF

d) Fragmentación de entidades responsables

El Sistema Nacional de Programación Multianual de Inversiones (SNPMI) del Perú enfrenta importantes desafíos debido a la fragmentación de roles y responsabilidades en la gestión de proyectos de inversión pública. Actualmente, existen varias entidades públicas involucradas en las cuatro fases del ciclo de inversión, lo que genera problemas de descoordinación y duplicación de esfuerzos.

Una de las principales entidades es la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN), encargada de la ejecución de obras públicas. Esta entidad se enfoca en la construcción física de proyectos de infraestructura, desde carreteras hasta hospitales y escuelas. Por otro lado, el Organismo de Estudios y Diseño de Proyectos de Inversión (OEDI) tiene la responsabilidad de la formulación y ejecución a nivel de expediente técnico, lo que incluye estudios de preinversión y diseño detallado de los proyectos. Finalmente, la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones (DGPMI) actúa como el ente rector que norma y supervisa todas las acciones en las cuatro fases del ciclo de inversión: formulación, evaluación, ejecución y post-evaluación.

La existencia de estas múltiples entidades con responsabilidades específicas y separadas puede conducir a una descoordinación en la implementación de proyectos de infraestructura. Esta descoordinación resulta en retrasos, sobrecostos y duplicación de esfuerzos, lo cual afecta la eficiencia y eficacia en la entrega de proyectos públicos. Además, la fragmentación de funciones dificulta la creación de un flujo de trabajo continuo y coherente desde la formulación hasta la ejecución y post-evaluación, lo que impacta negativamente en la eficiencia general del sistema.

Implementar un único ejecutor centralizado podría ofrecer múltiples beneficios. En primer lugar, facilitaría una mejor coordinación de los proyectos de infraestructura, reduciendo la duplicación de esfuerzos y mejorando la eficiencia en la ejecución. En segundo lugar, se podría asegurar una supervisión más estrecha y una gestión más eficiente de los recursos, lo que reduciría los retrasos y los sobrecostos. Además, una única entidad responsable facilitaría la asignación de responsabilidad y la rendición de cuentas, mejorando la transparencia y la confianza pública en la gestión de inversiones.

La experiencia internacional respalda la eficacia de este enfoque. En países como Chile, Francia y España, se ha adoptado un enfoque centralizado para la gestión de proyectos de infraestructura, lo que ha demostrado una mejora en la eficiencia y efectividad de la entrega de proyectos. Por ejemplo, en Francia, el Ministerio de la Transición Ecológica y de la Cohesión de los Territorios gestiona una amplia gama de proyectos de infraestructura bajo una estructura centralizada que abarca desde la planificación hasta la ejecución y supervisión.

e) Experiencias internacionales

Caso Chile: Ministerio de Obras Públicas de Chile

El Ministerio de Obras Públicas de Chile también es responsable de importantes proyectos de concesiones que permiten la participación del sector privado en la construcción y operación de infraestructura pública, mejorando la eficiencia y la calidad de los servicios ofrecidos a los ciudadanos.

Siendo la presente su estructura organizacional:

1. Alta Dirección:
- Ministerio de Obras Públicas
- Subsecretario de Obras Públicas
2. Direcciones Generales:
- Dirección General de Obras Públicas (DGOP)
- Dirección de Arquitectura (DA)
- Dirección de Aeropuertos (DAP)
- Dirección de Obras Portuarias (DOP)
- Dirección de Obras Hidráulicas (DOH)
- Dirección de Vialidad (DV)
- Dirección de Contabilidad y Finanzas (DCyF)
- Dirección de Planeamiento (DIRPLAN)
- Dirección General de Aguas (DGA)
- Dirección General de Concesiones de Obras Públicas (DGCOP)
- Secretarias Regionales Ministeriales (SEREMI)
3. Otras Entidades Relacionadas:
- Instituto Nacional de Hidráulica (INH)
- Superintendencia de Servicios Sanitarios (SISS)
- Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas

Asimismo, sus funciones son:
- Infraestructura Vial: Construcción, mantenimiento y supervisión de carreteras y caminos en todo el país.
- Gestión de Recursos Hídricos: Administración y preservación de los recursos hídricos, incluyendo la regulación de derechos de agua.
- Obras Portuarias y Aeropuertos: Desarrollo y mantenimiento de puertos y aeropuertos para facilitar el transporte y el comercio.
- Arquitectura: Diseño y construcción de edificios públicos.
- Planeamiento y Finanzas: Planificación estratégica de proyectos y gestión financiera del ministerio.

Caso Argentina: Ministerio de Obras Públicas de Argentina

Tiene la responsabilidad de planificar, proyectar y ejecutar obras de infraestructura a nivel nacional. Su misión es promover el desarrollo con inclusión social a través de la construcción de obras resilientes que mejoren la calidad de vida de la población y fortalezcan la estructura productiva del país.

Siendo la presente su estructura organizacional:

Entidades Adscritas: Instituto Nacional de Prevención Sísmica

Secretaría de Gestión Administrativa
- Dirección Nacional de Transparencia
- Dirección General de Administración
- Dirección General de Asuntos Jurídicos
- Dirección General de Recursos Humanos
- Dirección General de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
- Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales

Unidad Gabinete de Asesores
- Dirección General de Coordinación Técnica e Institucional
- Dirección General de Ceremonial, Prensa y Comunicación

Secretaría de Obras Públicas
- Subsecretaría de Planificación y Coordinación Territorial de la Obra Pública
  - o Dirección Nacional de Programación y Coordinación de la Obra Pública
  - o Dirección Nacional de Infraestructuras del Transporte
- Subsecretaría de Ejecución de Obra Pública
  - o Dirección Nacional de Gestión de Infraestructura del Transporte

Secretaría de Infraestructura y Política Hídrica
- Subsecretaría de Planificación y Gestión Operativa de Proyectos Hídricos
  - o Dirección Nacional de Gestión de Proyectos Hídricos
- Subsecretaría de Obras Hidráulicas
  - o Dirección Nacional de Obras Hidráulicas
  - o Dirección Nacional de Agua Potable y Saneamiento

Unidad de Auditoría Interna

<u>Caso de Reino Unido</u>: Department for Transport (DfT)

El Department for Transport (DfT) del Reino Unido es un departamento ministerial responsable de la política y regulación del transporte en Inglaterra, y de ciertos aspectos del transporte en Escocia, Gales e Irlanda del Norte que no han sido transferidos a sus respectivas administraciones. Este departamento trabaja en la planificación y supervisión de la infraestructura de transporte, incluyendo carreteras, ferrocarriles, aviación y marítimos, promoviendo tecnologías de bajas emisiones y asegurando la seguridad y eficiencia del sistema de transporte. Además, el DfT establece el marco estratégico para los servicios de transporte, colaborando con organismos públicos y privados para implementar estas políticas (Department for Transport, 2021; GOV.UK, 2022)

Siendo la presente su estructura organizacional:
- Secretaría Permanente
- Segunda Secretaría Permanente
- Dirección General del Grupo de Aviación, Marítimo y Seguridad
- Dirección General del Grupo de Entrega Corporativa
- Dirección General del Grupo de Grandes Proyectos Ferroviarios
- Dirección General del Grupo de Transporte Público y Local
- Dirección General del Grupo de Servicios Ferroviarios
- Dirección General del Grupo de Transporte por Carretera
- Dirección Legal
- Asesoría Científica del DfT
- Dirección No Ejecutivo Principal y Miembro de la Junta No Ejecutivo con Responsabilidad por la Unión
- Miembros de la Junta No Ejecutiva
- Dirección de Recursos Humanos del Grupo

Además, el DfT trabaja con 24 agencias y organismos públicos no departamentales (Non-Departmental Public Bodies, NDPB), que incluyen:

- Active Travel England
- Agencia de Licencias de Conducir y Vehículos
- Agencia de Normas de Conducción y Vehículos
- Agencia Marítima y de Guardacostas

- Agencia de Certificación de Vehículos

Cada una de estas agencias tiene sus propios directores ejecutivos y equipos de gestión específicos para cumplir con sus responsabilidades operativas dentro del ámbito del transporte y la infraestructura del Reino Unido.

Caso de Francia: Ministerio de Obras Públicas de Francia

Gestiona una amplia gama de proyectos de infraestructura, incluyendo carreteras, puertos, vías navegables, y ferrocarriles, además de promover el turismo y manejar asuntos geográficos. Su estructura organizacional estaba diseñada para abarcar diversas áreas de competencia, con un enfoque en la eficiencia administrativa y la excelencia técnica.

Siendo la presente su estructura organizacional:

- Alta Dirección:
  - Ministro de Obras Públicas: responsable principal del ministerio, asistido por un Gabinete de asesores personales.
- Direcciones Generales:
  - Dirección de Personal, Contabilidad y Administración General: Encargada de la gestión administrativa y financiera.
  - Dirección de Carreteras y de la Circulación por Carreteras: Responsable de la infraestructura vial y la regulación del tráfico.
  - Dirección de Puertos Marítimos y Vías Navegables: Supervisión de puertos y vías navegables.
  - Dirección de Ferrocarriles y Transportes: Gestión de la red ferroviaria y otros modos de transporte.
  - Instituto Geográfico Nacional: Proyectos geográficos y cartográficos.
  - Comisariado General del Turismo: Promoción y regulación del turismo.
- Servicio Central de Estudios Económicos:
  - Sección de Estadística: Recolección y análisis de datos estadísticos.
  - Sección de Contabilidad Nacional y Planes a Largo Plazo: Asesoramiento en planificación económica.
  - Sección de Asuntos a Corto Plazo: Evaluación de proyectos inmediatos.
  - Sección de Coordinación de la Carretera y el Ferrocarril: Integración de modos de transporte.
- Comisariado General de Empresas de Obras Públicas y Construcción: Asistencia y control de empresas de obras públicas.
- Delegado General para Asuntos Internacionales: representación en comisiones internacionales.

Funciona mediante un personal administrativo compuesto principalmente por administradores civiles egresados de la Escuela Nacional de Administración, quienes gestionan diversas tareas administrativas. Los ingenieros de puentes y caminos supervisan técnicamente los proyectos de infraestructura, mientras que los ingenieros de Obras Públicas, núcleo fundamental del ministerio, se encargan de la ejecución y supervisión diaria de las obras. Además, el ministerio cuenta con adjuntos técnicos especializados que brindan apoyo en distintas áreas.

1.2. Análisis de la necesidad, viabilidad y oportunidad

En relación con el nivel de infraestructura en Perú

A pesar de una sólida macroeconomía, Perú enfrenta serias deficiencias en infraestructura, situándose en el puesto 88 de 141 países con una puntuación de 62 sobre 100. Comparado con los estándares de la OCDE, Perú muestra brechas significativas en instituciones, prácticas laborales, capital humano, diversificación de productos e infraestructura. Esta disparidad subraya la urgente necesidad de inversiones estratégicas y mejoras en estas áreas para alcanzar un desarrollo integral y sostenible (ProInversión, 2020).

Según el informe de ProInversión (2020), Perú ocupa el sexto lugar de 18 países latinoamericanos en la evaluación del Pilar de Infraestructura, con puntajes bajos en calidad y eficiencia (WEF, 2020). Esto indica una necesidad significativa de mejorar la infraestructura para alcanzar estándares más altos de eficiencia y calidad.

Las brechas de infraestructura en Perú se dividen en necesidades de corto plazo (S/ 117.2 miles de millones) y largo plazo (S/ 363.5 miles de millones), con el sector transporte representando la mayor brecha en ambos horizontes (ProInversión, 2020). Esto resalta la importancia de priorizar inversiones en transporte para mejorar la conectividad y movilidad para el desarrollo económico.

El sector transporte es fundamental para el desarrollo económico de Perú, representando la mayor parte de la brecha de infraestructura. La necesidad de inversiones en transporte terrestre y urbano es evidente, con 99 y 44 proyectos respectivamente en el Corredor Marginal de la Selva (ProInversión, 2020). Además, el cumplimiento de los Niveles de Servicio Global en las carreteras supervisadas muestra altos porcentajes de cumplimiento, lo cual es positivo, pero también indica la necesidad de mantener y mejorar estos niveles (ProInversión, 2020).

El sector saneamiento presenta una brecha considerable, especialmente a largo plazo. Las inversiones en tratamiento de aguas residuales han mostrado mejoras significativas en Lima y Callao, alcanzando un 90% de tratamiento en 2020, gracias a proyectos como PTAR Taboada y PTAR La Chira (ProInversión, 2020). Sin embargo, se necesita continuar con estas inversiones para garantizar el acceso universal a servicios de saneamiento adecuados.

Los sectores de salud y educación también requieren atención urgente. En salud, los proyectos de APP han mejorado la satisfacción y el rendimiento en hospitales de Lima, con hospitales como Kaelin y Barton liderando en mejoras percibidas por los asegurados. En educación, la necesidad de más inversiones es clara, con 24 proyectos de educación básica y 6 de educación superior en el Corredor Marginal de la Selva (ProInversión, 2020).

Con relación al nivel de competitividad

Existe una necesidad de mejoras sustanciales en infraestructura para elevar la competitividad del país a nivel internacional, ya que según el Institute of Management Development (IMD), Perú ocupa el puesto 54 de 63 países evaluados en el Índice Mundial de Competitividad, con un puntaje de 49.6 sobre 100. Específicamente, el pilar de infraestructura es el que presenta el menor puntaje, con 18.5, muy por debajo de otros factores como desempeño económico y eficiencia del gobierno (IMD, 2022).

El éxito en la provisión de servicios públicos en el Perú depende de una gestión colaborativa y una efectiva descentralización. La descentralización facilita que las decisiones se tomen más cerca de los beneficiarios, ajustando las políticas a las necesidades locales y promoviendo una gestión más eficiente de los recursos públicos. La gestión colaborativa involucra la participación de gobiernos nacionales, regionales y locales, junto con el sector privado y la sociedad civil. Esta colaboración asegura que la planificación, ejecución y monitoreo de los proyectos se alineen con las prioridades locales, facilitando la transferencia de conocimientos y recursos, y mejorando la capacidad técnica y operativa de los gobiernos locales (GRADE, 2020).

En esta línea, la entrega de infraestructura pública de manera sinérgica o complementaria no solo genera efectos positivos significativos, sino que también optimiza la provisión de servicios. Por ejemplo, la construcción de un Centro de Salud de categoría I-3 debe ir acompañada de inversiones complementarias como electricidad, infraestructura vial, alumbrado público y servicios de agua potable y alcantarillado. Sin electricidad, el equipo médico no funcionaría y los horarios de atención serían limitados. La infraestructura vial mejoraría el acceso y reduciría los tiempos de traslado, incrementando el uso del centro de salud. El alumbrado público aumentaría la seguridad y accesibilidad, mientras que los servicios de agua y alcantarillado asegurarían la higiene necesaria para mantener la sanidad del establecimiento. Para que estas sinergias se aprovechen al máximo, las inversiones deben compartir la misma área de influencia, que los servicios públicos beneficien a una población común y que persigan un objetivo general común. De esta manera, las entidades públicas deben analizar las sinergias de diversos tipos de inversión en sus territorios para maximizar el impacto en variables sociales y económicas, como la reducción de la pobreza y el incremento de la productividad e ingresos (Bernabé, 2023).

Por otro lado, la gestión tradicional de la información en proyectos de infraestructura en Perú enfrenta varios desafíos. Trabajar con documentos en 2D dificulta la comprensión y el acuerdo entre las partes, generando problemas como la falta de definición de alcance y recursos financieros, términos contractuales inadecuados y desacuerdos entre las partes (ProInversión, 2020). La introducción de nuevas tecnologías y metodologías de trabajo colaborativo puede transformar la gestión de infraestructura en el Perú. La adopción de la metodología BIM, por ejemplo, permite una mejor gestión de la información y la simulación de proyectos en 3D, lo que reduce errores y mejora la eficiencia. Además, fomentar la innovación y la competitividad en las MYPES, así como asegurar la sanidad e inocuidad de los mercados de abastos, son pasos importantes para mejorar la infraestructura y los servicios públicos en el país (GRADE, 2020).

Ello contribuye a que un porcentaje significativo de obras de infraestructura está paralizado debido a diversas razones. La disponibilidad de terreno, la falta de permisos y licencias, eventos climáticos y conflictos sociales son algunas de las principales causas (Contraloría General de la República del Perú, 2023). La paralización de obras no solo retrasa el progreso, sino que también implica una pérdida económica considerable y afecta negativamente la confianza en el sector público.

En ese contexto, se propone el proyecto de Ley de creación del Ministerio de Infraestructura, que cuenta con la opinión técnica favorable de la Secretaría de Gestión Pública de la Presidencia del Consejo de Ministros, conforme al Informe N° D000326-2024-PCM-SSAP.

El proyecto de Ley que crea el Ministerio de Infraestructura, comprende:

"

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1: Objeto y finalidad

La presente Ley crea el Ministerio de Infraestructura como entidad encargada de planificar, coordinar, formular, ejecutar y supervisar la gestión de la infraestructura pública a nivel nacional, con la finalidad de brindar servicios públicos de calidad a la población, considerando el enfoque territorial y social, la eficiencia y la sostenibilidad.

Artículo 2: Naturaleza jurídica

El Ministerio de Infraestructura es un organismo del Poder Ejecutivo que tiene personería jurídica de derecho público, cuenta con autonomía administrativa, económica, funcional y técnica, y constituye un pliego presupuestal.

Artículo 3: Ámbito de competencia

El Ministerio de Infraestructura es la entidad competente en infraestructura a nivel nacional, en las siguientes materias:

a) Políticas y estrategias en Infraestructura, para el crecimiento y desarrollo económico del país mejorando su competitividad.
b) Gestión de Infraestructuras y Servicios, con alcance territorial y social.

TITULO II

FUNCIONES DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA

Artículo 4: Funciones generales

El Ministerio de Infraestructura en el marco de sus competencias, tiene las siguientes funciones generales:

a) Formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, supervisar y evaluar la política nacional de infraestructura, encaminadas a mejorar la calidad de vida de la población y reducir las brechas de infraestructura social y acceso a los servicios.
b) Dictar normas y lineamientos técnicos para el diseño y formulación, ejecución y supervisión de la infraestructura.
c) Coordinar, ejecutar y supervisar la aplicación de las estrategias, planes, programas y proyectos en materia de infraestructura.
d) Articular y armonizar la gestión de las políticas, planes, estrategias, programas y proyectos en materia de infraestructura, a nivel intergubernamental.
e) Asegurar el cumplimiento de políticas públicas en materia de infraestructura, que requieren la participación sinérgica y articulada de las entidades del Estado, a nivel intergubernamental e intersectorial.

Artículo 5: Funciones específicas

El Ministerio de Infraestructura en el marco de su competencia, tiene las siguientes funciones específicas:

a) Diseñar y promover, a nivel nacional, los procesos, metodologías y herramientas de infraestructura.
b) Planificar el desarrollo de la infraestructura de su competencia, en coordinación con los demás ministerios y entidades cuando corresponda.
c) Coordinar la priorización de infraestructura con enfoque territorial y social, a través de los tres niveles de gobierno.
d) Formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar y supervisar y evaluar la Política Nacional de Infraestructura.
e) Elaborar y proponer el Plan Nacional de Infraestructura con enfoque territorial y social.
f) Diseñar y ejecutar la infraestructura y encargarse de su operación y mantenimiento.
g) Supervisar y evaluar el avance y la calidad de los programas y proyectos de infraestructura ejecutadas en el país, en el marco de su competencia.
h) Fomentar la participación del sector privado y la inversión extranjera en infraestructura.
i) Articular con los sistemas administrativos de planeamiento estratégico y abastecimiento en materia de infraestructura para asegurar la eficiencia en la gestión de la infraestructura
j) Promover la investigación, innovación, generación de conocimiento y fortalecimiento de las capacidades y potencialidades de los actores públicos en materia de infraestructura.
k) Asumir el desarrollo de infraestructura cuando se enmarque en situaciones de emergencia por desastres naturales, declaradas por la autoridad competente, debiendo incluirse en el Plan Nacional de Infraestructura con enfoque territorial y social.
l) Gestionar y suscribir contratos, acuerdos y/o convenios vinculados al cumplimiento de su objeto.
m) Articular con el Sistema Nacional de Desarrollo e Inclusión Social (Sinadis).

TÍTULO III

ORGANIZACIÓN DEL MINISTERIO

Artículo 6: Estructura básica

6.1. El Ministerio de Infraestructura cuenta con la siguiente estructura básica:

a) Alta Dirección
   Despacho Ministerial
   Viceministerio de Política y Estrategias en Infraestructura
   Viceministerio de Gestión de Infraestructura y Servicios
   Secretaria General
b) Órgano Consultivo
c) Órgano de Control Institucional
d) Órgano de Defensa Jurídica
e) Órganos de administración interna
f) Órganos de línea

6.2. El desarrollo de la estructura orgánica básica y funciones del Ministerio de Infraestructura se establece en su reglamento de organización y funciones.

TÍTULO IV

RÉGIMEN ECONÓMICO Y FINANCIERO

Artículo 7. Régimen económico y financiero

Los recursos del Ministerio de Infraestructura están constituidos por:

a. Aquellos asignados por la Ley Anual de Presupuesto del Sector Público.
b. Las donaciones y transferencias que efectúen las instituciones y organismos públicos, así como las personas naturales o jurídicas privadas.
c. Los recursos provenientes de la cooperación nacional e internacional reembolsables y no reembolsables, de acuerdo con la normativa vigente.
d. Otros que se establezcan conforme a ley.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Vigencia de la Ley

La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de la publicación del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Infraestructura, con excepción de la primera disposición complementaria transitoria, la misma que entra en vigencia al día siguiente de la publicación de la presente ley en el diario oficial El Peruano.

SEGUNDA.- Comisión Interministerial de Asuntos Sociales (CIAS) y Comisión Interministerial de Asuntos Económicos y Financieros (CIAEF)

El Ministerio de Infraestructura forma parte de la Comisión Interministerial de Asuntos Sociales (CIAS) y de la Comisión Interministerial de Asuntos Económicos y Financieros (CIAEF), en calidad de miembro.

TERCERA.- Fusión por absorción de entidades en el Ministerio de Infraestructura

La siguientes entidades, programas, proyectos y fondos son fusionados al Ministerio de Infraestructura:

- Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN)
- Organismo de Estudios y Diseño de Proyectos de Inversión (OEDI)
- Programa de Desarrollo Productivo Agrario Rural (AGRORURAL)
- Programa Subsectorial de Irrigaciones (PSI)
- Programa Nacional de Inversiones en Salud (PRONIS)
- Programa Nacional de Infraestructura Educativa (PRONIED)

- Programa de Agua Segura para Lima y Callao (PASLC)
- Programa Nacional de Saneamiento Urbano (PNSU)
- Programa Nacional de Saneamiento Rural (PNSR)
- Fondo Nacional de Desarrollo Pesquero (FONDEPES)
- Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (PROVÍAS Nacional)
- Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado (PROVIAS Descentralizado)
- Proyecto Especial Legado (LEGADO)

CUARTA. De la continuidad del funcionamiento de las entidades

En tanto se apruebe el respectivo Reglamento de Organización y Funciones y los demás documentos de gestión del Ministerio de Infraestructura, las entidades, programas, proyectos o fondos que se fusionan al citado Ministerio continúan con sus funciones.

Los documentos de gestión de las entidades, programas, proyectos o fondos que se adscriban seguirán vigentes hasta que concluyan tales procesos.

QUINTA. RÉGIMEN DEL SERVICIO CIVIL

Los servidores del Ministerio de Infraestructura están sujetos a lo dispuesto en la Ley 30057, Ley del Servicio Civil, y normas complementarias y conexas.

En tanto se implemente el régimen de servicios regulado por la Ley 30057, el Ministerio de Infraestructura puede efectuar contrataciones por el régimen especial de contratación administrativa de servicios.

Los servidores de las entidades fusionadas conservan su régimen laboral, hasta la implementación del régimen de servicios regulado por la Ley 30057, Ley del Servicio Civil.

SEXTA. AUTORIZACIÓN DE MODIFICACIONES PRESUPUESTARIAS

El Poder Ejecutivo propondrá las modificaciones presupuestarias en el nivel institucional que se requieran realizar en los pliegos presupuestarios, como consecuencia de las fusiones que se realicen para la implementación del Ministerio de Infraestructura, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

SÉTIMA. EVALUACIÓN SOBRE EL CIERRE DE BRECHAS DE INFRAESTRUCTURA Y ACCESO A SERVICIOS

El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) anualmente genera la información necesaria para que el Ministerio de Infraestructura, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, en lo que corresponda, evalúe el cierre de brechas de infraestructura y acceso a servicios.

OCTAVA. PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

El Plan Nacional de Infraestructura será aprobado mediante Decreto Supremo, contando con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

PRIMERA. Comisión de transferencia

Se constituye una Comisión encargada de la transferencia de funciones, bienes, recursos, personal y materiales de las entidades, programas, proyectos y fondos que son fusionados al Ministerio de Infraestructura; la cual estará conformada por un representante de la Presidencia del Consejo de Ministros, quien la presidirá, uno del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, uno del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, uno del Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego, uno del Ministerio de Salud, uno del Ministerio de la Producción y uno del Ministerio de Educación. Dichos representantes serán designados mediante resolución ministerial del sector correspondiente. La Comisión tendrá un plazo de noventa días hábiles para presentar a la Presidencia del Consejo de Ministros el informe detallado del proceso de transferencia. Dicho plazo podrá prorrogarse por una sola vez, por un período similar, mediante

resolución ministerial de la Presidencia del Consejo de Ministros.

SEGUNDA.- Proceso de implementación del Ministerio de Infraestructura

El Ministerio de Infraestructura se implementa en un periodo no mayor de veinticuatro (24) meses a partir de que se apruebe el Reglamento de Organización y Funciones.

TERCERA. Adecuación a la Ley

En un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días calendario contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, los sectores realizarán las adecuaciones normativas y de gestión que correspondan, como consecuencia de la fusión de las entidades, programas, proyectos y fondos a que se hace referencia en la tercera Disposición Complementaria Final de la presente Ley."

II. SOBRE EL ANALISIS DEL IMPACTO REGULATORIO EX ANTE

En virtud a lo señalado en el subnumeral 5 del numeral 28.1 del artículo 28 del Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, la presente norma se considera excluida del alcance del AIR Ex Ante por la materia que comprende consistente en "disposiciones normativas de organización, reorganización, fusión de entidades o mecanismos de reforma del Estado (como proyectos de normas con rango de ley o reglamentos de organización y funciones, fusiones de entidades públicas, creación de programas o proyectos, entre otros), manuales de operaciones de programas y proyectos, y demás normas de organización, las cuales se regulan por las normas de la materia".

III. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA NORMA

Los impactos cualitativos y/o cuantitativos se evidencia de las medidas desarrolladas en la presente exposición de motivos, dado que la implementación del Ministerio de Infraestructura permitirá que dicha entidad planifique, coordine, formule, ejecute y supervise la gestión de la infraestructura pública a nivel nacional, con la finalidad de brindar servicios públicos de calidad a la población, considerando el enfoque territorial y social, la eficiencia y la sostenibilidad; aspectos que permitirán realizar la ejecución de infraestructura pública con lo cual se contribuirá de manera significativa al cierre de brechas en favor de la población.

Cabe acotar que, de acuerdo con el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Presupuesto Público, son pliegos presupuestarios, las entidades públicas que tienen aprobado un crédito presupuestario en la Ley de Presupuesto del Sector Público, siendo que, los Pliegos presupuestarios se crean o suprimen mediante Ley; en ese contexto, desde el ámbito de impactos cuantitativos y/o cualitativos de la norma, con la vigencia de la presente Ley, se unificarán en un solo pliego presupuestario, los pliegos presupuestarios correspondientes a la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN), creada por la Ley N° 31841, y al Organismo de Estudios y Diseño de Proyectos de Inversión (OEDI), creado por el Decreto Legislativo N° 1615, constituyéndose un solo pliego presupuestario: Ministerio de Infraestructura.

IV. ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El numeral 10.1 del artículo 10 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 007-2022-JUS, señala que el análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional debe precisar si la propuesta normativa trata de innovar supliendo vacíos en el ordenamiento jurídico o si trata de una propuesta que modifica, deroga o complementa normas vigentes.

En esa línea, con la creación del Ministerio de Infraestructura se busca contar con una entidad que, a nivel nacional, sea competente en infraestructura, respecto a las políticas y estrategias en Infraestructura, para el crecimiento y desarrollo económico del país mejorando su competitividad y, para la gestión de Infraestructuras y servicios con alcance territorial y social.

Al respecto, el artículo 32 de los Lineamientos de Organización del Estado, aprobados por el Decreto Supremo N° 058-2014-PCM, señala que la fusión es un mecanismo de reforma de la estructura del Estado por el cual uno o más órganos, Ministerios, Organismos públicos, programas, proyectos, fondos,

comisiones, o cualquier entidad del Estado, se integran a otra existente denominada absorbente. Origina la extinción de las entidades u órganos absorbidos.

De tal manera, se evidencia que, la propuesta normativa causará un impacto en las normas vinculadas a las entidades, proyectos y programas objeto de la fusión, dado que estos quedarán absorbidos al Ministerio de Infraestructura, siendo estas las siguientes:

Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN): De acuerdo con el artículo 3 de la Ley N° 31841, Ley de creación de la dicha entidad, es un organismo público ejecutor adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros para la formulación, ejecución y mantenimiento de los proyectos o programas de inversión a su cargo, que cuenta con autonomía funcional, administrativa, técnica y económica, con arreglo a lo dispuesto por la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, y se constituye como un pliego presupuestal.

Organismo de Estudios y Diseño de Proyectos de Inversión-OEDI: De conformidad con el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1615, Decreto Legislativo que crea dicha entidad, esta se constituye como un organismo público ejecutor adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros, encargado de brindar asistencia técnica en la elaboración de estudios de preinversión y expedientes técnicos o documentos equivalentes de los proyectos de inversión a cargo de los gobiernos regionales y locales, incluyendo su elaboración, previo convenio de delegación; así como, la asistencia técnica durante la ejecución física del proyecto de inversión, respecto del expediente técnico elaborado por el OEDI, cuenta con personería jurídica, autonomía funcional, administrativa, técnica y económica, en el marco de lo dispuesto en la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, y se constituye como un Pliego Presupuestal.

Programa de Desarrollo Productivo Agrario Rural - AGRO RURAL: Mediante Decreto Supremo N° 012-2020-MIDAGRI, se formaliza la creación de AGRO RURAL en el ámbito del Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego, dependiente del Despacho Viceministerial de Desarrollo de Agricultura Familiar e Infraestructura Agraria y Riego, en el marco de la Ley Nº 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, con la finalidad de promover el desarrollo agrario rural, a través del financiamiento de inversiones en zonas rurales en el ámbito agrario en territorios de menor grado de desarrollo económico, aprobados conforme a la normatividad vigente. Dicho Programa es responsable de articular las acciones relacionadas con la promoción del desarrollo agrario rural, en el marco de los lineamientos de política establecidos por el Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego. De acuerdo con el artículo 6 de la citada norma, para efectos de la gestión administrativa y presupuestal, el AGRO RURAL, se estableció sobre la base de la Unidad Ejecutora 011-1296: Programa de Desarrollo Productivo Agrario Rural - AGRO RURAL, en el marco de la normatividad vigente.

Programa Subsectorial de Irrigaciones – PSI: Mediante la Ley N° 28675, Ley que autoriza un Crédito Suplementario en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2006 a favor del Ministerio de Agricultura y del SENASA y sustituye a la Unidad Ejecutora 006 UCPSI del Ministerio de Agricultura, se dispone que la Unidad Ejecutora 006: Programa Subsectorial de Irrigaciones - PSI sustituye para todos los efectos a la Unidad Ejecutora 006: Unidad de Coordinación del Proyecto Subsectorial de Irrigación - UCPSI. La Unidad Ejecutora 006 PSI se encarga de desarrollar las actividades del Programa de Riego Tecnificado, así como aquellas que venía ejecutando la Unidad Ejecutora UCPSI en el marco de los compromisos asumidos con organismos internacionales, concertados y en proceso, además de las actividades que se le encargue al Sector en materia de riego. Y, mediante Decreto Supremo N° 013-2006-AG, se precisa que la sustitución citada no demanda la liquidación de la Unidad de Coordinación del Proyecto Subsectorial de Irrigación - UCPSI.

Programa Nacional de Inversiones en Salud: Por Decreto Supremo N° 035-2014-SA se crea dicho Programa con el objeto formular, evaluar y ejecutar los proyectos de inversión de mediana y alta complejidad de los órganos del Ministerio de Salud que tienen competencia sobre esa materia, considerando los enfoques de género, interculturalidad y derechos humanos. Asimismo, formula, evalúa y ejecuta proyectos de inversión en salud, bajo cualquier fuente de financiamiento, para todos los niveles de complejidad a nivel nacional, en el marco de convenios suscritos y conforme a la normatividad vigente. Gestiona y supervisa el cumplimiento de las obligaciones contractuales en el marco de los proyectos de inversión ejecutados bajo las modalidades de asociación público privado y obras por impuestos, conforme a la normatividad vigente.

Programa Nacional de Infraestructura Educativa – PRONIED: Por Decreto Supremo N° 004-2014-MINEDU, se crea el Programa Nacional de Infraestructura Educativa – PRONIED, que tiene por objeto

ampliar, mejorar, sustituir, rehabilitar y/o construir infraestructura educativa pública de Educación Básica y de Educación Superior Pedagógica, Tecnológica y Técnico-Productiva, incluyendo el mantenimiento y/o equipamiento de la misma, cuando corresponda, de manera concertada y coordinada con los otros niveles de gobierno, y en forma planificada, articulada y regulada; en el marco de las políticas sectoriales de educación en materia de infraestructura educativa; a fin de contribuir a la mejora en la calidad de la educación del país.

Programa "Agua Segura para Lima y Callao": Por Decreto Supremo N° 008-2017-VIVIENDA, se crea dicho Programa con el objeto de gestionar inversiones y actividades que faciliten a la población el acceso a los servicios de agua potable y saneamiento en su ámbito de intervención, con la finalidad de cerrar las brechas de infraestructura.

Programa Nacional de Saneamiento Urbano (antes Programa "Agua para Todos"): Por Decreto Supremo N° 006-2007-VIVIENDA, se crea dicho Programa en el Viceministerio de Construcción y Saneamiento, del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, como responsable de coordinar las acciones correspondientes a las Fases del Ciclo del Proyecto, de los Proyectos y Programas del sector saneamiento, financiados con Recursos públicos y otros en lo que corresponda, localizados en las áreas urbanas y rurales a nivel nacional, que se ejecuten bajo el ámbito del Viceministerio de Construcción y Saneamiento y con otras entidades del Sector Público, su **denominación a Programa Nacional de Saneamiento Urbano se realizó con el Decreto Supremo N° 002-2012-VIVIENDA.**

Programa Nacional de Saneamiento Rural: Por Decreto Supremo N° 002-2012-VIVIENDA, se crea dicho Programa en el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, bajo el ámbito del Viceministerio de Construcción y Saneamiento, orientado a posibilitar el acceso de la población del ámbito rural, al agua y saneamiento de calidad y sostenibles.

Fondo Nacional de Desarrollo Pesquero (FONDEPES): Por Decreto Supremo N° 010-92-PE se constituye dicho Fondo que tiene por finalidad promover, ejecutar y apoyar técnica, económica y financieramente, el desarrollo de la actividad pesquera artesanal marítima y continental, así como las actividades pesqueras y acuícolas, principalmente los aspectos de infraestructura básica para el desarrollo y distribución de los recursos pesqueros.

Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - PROVIAS NACIONAL: Por Decreto Supremo N° 033-2002-MTC se crea el dicho Programa como Unidad Ejecutora del Pliego Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de carácter temporal, con autonomía técnica, administrativa y financiera, encargado de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte relacionada a la Red Vial Nacional no concesionada, así como de la planificación, gestión y control de actividades y recursos económicos que se emplean para el mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes de la Red Vial Nacional no concesionada. Asimismo, realiza actividades relacionadas con los aspectos técnicos, administrativos y legales vinculados con la adquisición, expropiación, transferencia interestatal, liberación de interferencias y saneamiento físico legal del derecho de vía de las carreteras de la Red Vial Nacional no concesionada; así como, emite autorizaciones para el uso del derecho de vía y de los vehículos especiales en toda la Red Vial Nacional.

Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Rural - PROVIAS RURAL: Mediante Decreto Supremo N° 029-2006-MTC se dispone la fusión del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Departamental - PROVIAS DEPARTAMENTAL y del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Rural - PROVIAS RURAL del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, bajo la modalidad de fusión por absorción, correspondiéndole al Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Rural - PROVIAS RURAL, la calidad de entidad incorporante.

Proyecto Especial Legado: Mediante Decreto Supremo N° 002-2015-MINEDU y sus modificaciones, siendo la última modificatoria con el Decreto Supremo N° 084-2023-PCM, Decreto Supremo que aprueba el cambio de dependencia del Proyecto Especial Legado Juegos Panamericanos y Parapanamericanos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a la Presidencia del Consejo de Ministros, se crea en el ámbito de la Presidencia del Consejo de Ministros, el Proyecto Especial Legado, con el objeto de dar cumplimiento a las acciones de dirección, ejecución, implementación, mantenimiento y sostenibilidad del Legado de los juegos deportivos nacionales; así como, gestionar las inversiones de los nuevos Centros de Mejor Atención al Ciudadano; en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y del Sistema Nacional de Modernización de la Gestión Pública.

Finalmente, es preciso señalar que el proyecto de Ley se enmarca en lo dispuesto por la Constitución Política del Perú y en la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutiva.

CONGRESO de la REPÚBLICA

RUBEN SANTOS , CHIPANA MAMANI
AREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO
ADMINISTRADOR

MESA DE PARTES DIGITAL DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DETALLE DEL DOCUMENTO

Datos de Documento | Seguimiento

Número de RU 1580826

TIPO DE PERSONA	TIPO DOC. IDENTIDAD	NRO. DOC. IDENTIDAD	RAZÓN SOCIAL
ENTIDAD PÚBLICA	RUC	20161704378	DESPACHO PRESIDENCIAL
CELULAR	**CORREO ELECTRÓNICO**	**NRO. DOC. IDENTIDAD**	**NOMBRES Y APELLIDOS**
941879051	secretaria.consejo@presidencia.gob.pe	47833087	THALIA LINDA SALAZAR ANDIA

TIPO DE DOCUMENTO	NÚMERO	ESTADO	FECHA DE REGISTRO	FECHA DE DOCUMENTO
OFICIO	171-2024-PR	**DERIVADO**	30/07/2024 08:16 PM	31/07/2024
ASUNTO				
PROYECTO DE LEY DE CREACIÓN DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA.				
NOMBRES Y APELLIDOS FIRMANTE			**CARGO FIRMANTE**	
DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA			PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA	

OPERADOR ASIGNADO	FECHA ASIGNADO
CUADROS LIVELLIM, MANUEL ALBER	30/07/2024 08:16 PM
COMENTARIO DEL OPERADOR (*)	
REMITE PROYECTO DE LEY DE CREACIÓN DEL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA.	

Adjuntos

Documento
OFICIO 171-2024-PR..pdf
PL Ministerio de la Infraestructura..pdf
EM-PL CREACION M. INFRAESTRUCTURA..pdf

Destinatarios

Grupo	Destinatario	Usuario	Cargo	Motivo
DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DOCUMENTAL	AREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO	RONALD ISRAEL JIMENEZ PUMA	JEFE DE ÁREA	

Copyright © 2022 - Área de Proyectos