



"Derecho 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"



PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, A FIN DE AMPLIAR SU VIGENCIA

A iniciativa del Congresista Américo Gonza Castillo, integrante del Grupo Parlamentario Perú Libre, electo por la Región Cajamarca, en ejercicio del derecho de iniciativa que le confiere el Artículo 107° de Constitución Política del Perú y los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República; presentan la siguiente iniciativa legislativa:

FORMULA LEGAL

El Congreso de la República,

Ha dado la siguiente ley;

LEY QUE MODIFICA LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, A FIN DE AMPLIAR SU VIGENCIA

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto, modifica la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, a fin de ampliar su vigencia.

Artículo 2.- Finalidad

La presente Ley tienen por finalidad garantizar la continuidad del servicio de transportes en automóviles colectivos interprovinciales e interregionales.

Artículo 2.- Modificación de la Quinta Disposición Complementaria de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.

Se modifica la Quinta Disposición Complementaria de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, en los siguientes términos:

"Quinta.- La autorización tiene una vigencia de diez (10) años sujetos a verificación y renovación por el ente rector del sector Transporte y Comunicaciones o la autoridad competente. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones o la autoridad competente están facultados para fiscalizar el cumplimiento de las condiciones necesarias para mantener la vigente la autorización y/o su renovación".

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Reglamentación

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, dentro de los treinta (30) días de promulgada la presente Ley, emitirá las normas reglamentarias pertinentes.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. Se deroga la sexta disposición complementaria de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.

Lima, octubre de 2024

PAULO CRUZ HAMANI
VOCERO

AMÉRICO GONZA CASTILLO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Zsac Mita
planaca

Maria Angélica
GUTIERREZ

Elizabeth
R. Elizabeth

Waldemar
Curi

F. Cruz

SEGUNDO
HONALDO CUBAS



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **29** de **octubre** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 9332/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



GIOVANNI PORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. MARCO NORMATIVO

Nacional

- Constitución Política del Perú.
- Ley N°31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
- Ley N°28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
- Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Decreto Supremo N°003-2022-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo.
- Resolución Ministerial N°459-2024-MTC/01.02, que aprueba el Listado de Rutas para la autorización del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional por insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3.
- Resolución Ministerial N°029-2021-MTC/01.02, Disponen la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo.

Internacional

- Ley Federal 220-FZ del año 2015, sobre la organización del transporte regular de pasajeros y equipaje. Rusia¹.
- La Ley Federal 259-FZ de 08.11.2007 establece directamente que, al realizar el transporte por encargo, las partes primero acuerdan la ruta y lugar de entrega del vehículo, el momento del transporte y el monto del pago por el uso del vehículo.

II. ANTECEDENTE NORMATIVOS

- Proyecto de Ley N°8421/2023-CR, modifica la Ley 31096, ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
- Proyecto de Ley N°7855/2023-CR, Ley que deja sin efecto la sexta disposición complementaria de la Ley N°31096, ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
- Proyecto de Ley N°7655/2023-CR, Ley que garantiza la culminación del proceso

¹ <https://hotel-all.ru/es/visa-countries/za-osushchestvlenie-regulyarnyh-perevozok-pod-vidom-neregulyarnyh-predlozhi/>



de formalización del transporte terrestre nacional de pasajeros en automóviles colectivos.

- Proyecto de Ley 6570/2023-CR, que adiciona un segundo párrafo en el artículo 1 de la ley 31096, ley que precisa los alcances de la Ley 28972, ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
- Proyecto de Ley 6187/2023-CR, Ley que modifica la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a fin de establecer la competencia de los gobiernos regionales para el dictado de los cursos de capacitación vehicular obligatorios para los conductores particulares y del servicio de transporte terrestre.
- Proyecto de Ley 05191/2022-CR, Ley que modifica la Ley 28972, ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
- Proyecto de Ley 05182/2022-CR, Ley que promueve el uso de la inteligencia artificial en el sistema de transporte terrestre del país.
- Proyecto de Ley 04909/2022-CR, Ley que modifica la Ley N°31096, ley que precisa los alcances de la Ley N°28972, ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, incluyendo a los automóviles colectivos de lima metropolitana y la provincia constitucional del callao.
- Proyecto de Ley 04812/2022-CR, Ley que modifica la ley 31096, ley que precisa los alcances de la ley 28972, ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, a fin de ampliar la carrocería de la clasificación vehicular del automóvil colectivo y la vigencia de la Ley.
- Proyecto de Ley 02487/2021-CR, Ley de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
- Proyecto de Ley 02124/2021-CR, Ley que modifica el Decreto Supremo 003-2022-MTC, que aprueba el reglamento del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, que favorece el rendimiento del combustible, al pasajero ante el contexto del covid-19 sumado a la situación bélica entre ucrania y rusia.

III. PROBLEMÁTICA QUE SE PRESENTA

Transporte informal. - Actualmente, el servicio de transporte de pasajeros interprovinciales e interregionales representan un servicio deficiente y un problema para la vida diaria de los ciudadanos por sus externalidades negativas a causa de los accidentes de tránsito, la contaminación, la informalidad, etc.

El MTC, mediante la SUTRAN, en varias ocasiones reforzó las acciones de control en los exteriores de diferentes terminales terrestres del país para erradicar la oferta de transporte informal y prevenir que los usuarios que viajan al interior del país sean expuestos a situaciones de peligro.

Según el Diario el Comercio menciona que en una inspección por parte de la Superintendencia de Transporte Terrestre (SUTRAN), se retiraron mas de 6 placas de automóviles interprovinciales piratas en la Panamericana Sur.

Siendo esta inspección la primera en aplicarse el Decreto Supremo N°007-2018-MTC, el cual da facultades a inspectores y policías retirar las placas de automóviles piratas.

De acuerdo al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, mencionan que los accidentes en carreteras representan el 2% del total que se registra en el país. Sin embargo, concentra el 30% de número de fallecidos.

Transporte formal.- Según la Sutrán, en el 2023 se movilizaron más de 57 millones de personas, 70% mas que lo registrado en el 2022.

Por ejemplo, para la región de Tacna hay un total de 71 empresas de transporte autorizados por la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones, para el traslado de pasajeros por las vías que une las 4 provincias del departamento

Por otra parte, el servicio de transporte de pasajeros en autos colectivos, son 6 las empresas autorizadas; 49 empresas con permiso para 83 vehículos de tipo M2.

"Después de más de 4 años aún el transporte interprovincial no recupera la demanda prepandemia en número de pasajeros transportados en la mayoría de las empresas formales que operan hoy en nuestro país. Esto se debe al incremento del transporte informal, que no está sujeto a control, fiscalización o normativa por parte del Estado y/o de la Policía. Muchos de estos vehículos no cumplen procesos de mantenimiento o revisión, quedando varados en el camino por problemas mecánicos o de seguridad o incluso causando accidentes fatales. Las rutas con mayor demanda son las conexiones entre los mayores centros poblados del país, desde Lima, Arequipa, Tacna, Ica, Trujillo, Chiclayo, Piura en la costa y Huancayo, Ayacucho, Tarapoto y Cusco en la sierra. Todas estas rutas son atendidas por aproximadamente 300 empresas formales y otros cientos de empresas y transportistas informales".

El sector viene siendo regulado por dos instrumentos normativos. Por un lado, la Ley 27181, Ley General de Transporte Terrestre, establece los lineamientos básicos del ingreso al mercado de las empresas de transporte de personas, los mismos que son precisados por el Decreto Supremo N°017-2009-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RENAT), que desarrolla la estructuración geográfica en la prestación del servicio.

En el país se sigue un esquema de autorizaciones regladas, donde el empresario de transporte decide bajo su cuenta y riesgo la prestación del servicio de transporte en determinada ruta y con determinada frecuencia, debiendo solicitar una autorización para la prestación del servicio a la autoridad administrativa correspondiente. En otras palabras, nos encontramos bajo un esquema que reconoce la iniciativa del mercado en la prestación de los servicios de transporte. Se debe señalar también que para el caso

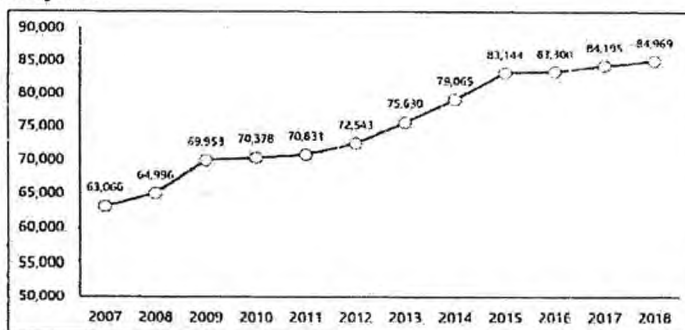
del transporte entre distintas provincias no existen esquemas de subsidio o contratos de prestación de servicio financiados por el Estado.

El problema surge debido a que el ámbito geográfico de prestación del servicio de transporte se define de acuerdo a la jurisdicción de los niveles de gobierno que autorizan la prestación del servicio. Por ejemplo, en el caso de una región determinada, la prestación del servicio de transporte regular dentro de la región debe ser autorizada por la instancia correspondiente del gobierno regional. De la misma manera, la prestación del servicio de transporte entre dos regiones distintas requiere de la autorización de las instancias nacionales, en particular, de organismo competente del MTC.

A este respecto, es razonable suponer, y ello se refleja en la normativa vigente, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RENAT), que la prestación de servicios de transporte de personas entre regiones distintas, que son denominados de ámbito nacional y son por lo general de largas distancias, tienen requisitos específicos en lo referente al tipo de vehículos que presta el servicio. En particular, los vehículos que prestan el servicio deben ser de la categoría M3 (vehículo de peso bruto mayor a 8.5 toneladas). Esto es razonable, por cuanto las distancias por lo general superan los 400 kilómetros de recorrido (de 6 a 8 horas de viaje).

IV. FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA

Descripción general del sector de transporte terrestre.- La dinamización de la actividad económica de los últimos años ha tenido como resultado el incremento de la demanda de los servicios de transporte. En particular, existe un fuerte crecimiento de la demanda de servicios de transporte de interprovincial de personas, se puede apreciar en el gráfico mostrado que el nivel de tráfico de pasajeros se ha incrementado un 30% en los últimos nueve años, lo que representa un crecimiento promedio de 2.7% anual. En términos absolutos, se ha alcanzado en el 2018 un tráfico interprovincial de casi 85 millones de pasajeros.



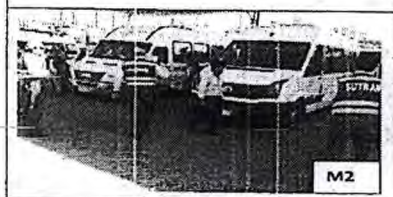
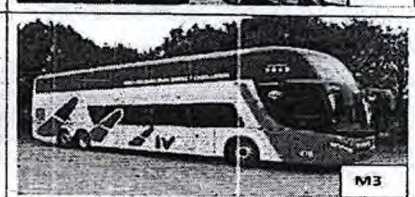
Fuente: Estadísticas de Servicios de Transportes de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC.
Cuadro estadístico N° 2.1.1.

Como señala la Ley 27181 Ley general de transporte y tránsito terrestre, establece como principal objeto de la actuación del Estado el logro de la satisfacción de los

usuarios especialmente en lo respecta a su seguridad y salud, mencionando también la relevancia de consideraciones ambientales y sociales.

El mecanismo que la Ley privilegia es el de la libre competencia, focalizando u actuación en aquellos mercados que presentan limitaciones o distorsiones a la libre competencia.

Categoría de los vehículos utilizados para el servicio de transporte personal.

Categoría M: Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de pasajeros. - M1: Vehículos de ocho asientos o menos, sin contar el asiento del conductor. - M2: Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de 5 toneladas o menos. - M3: Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de más de 5 toneladas.	
	

Mercado regulatorio del servicio de transporte terrestre de larga distancia en bus en el Perú

En lo que se refiere a la clasificación de los servicios de transporte, se puede distinguir al transporte urbano de personas, el mismo que se desarrolla fundamentalmente dentro de cada ciudad, del transporte de personas por carretera, que es realizado entre ciudades y es algunas veces denominado como transporte interprovincial. La prestación del servicio de transporte se realiza fundamentalmente en vehículos automotores especialmente diseñados para el servicio de transporte de personas, teniendo el transporte en ferrocarril de larga distancia muy poco desarrollo.

Resolución Ministerial N°459-2024-MTC/01.02, que aprueba el Listado de Rutas para la autorización del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional por insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3 en más de 74 rutas.

TC declara Constitucional la Ley que regula el servicio de los taxis colectivos²

El Tribunal Constitucional (TC) declaró infundada la acción de inconstitucionalidad presentada por el Poder Ejecutivo contra la Ley N°31096, que formaliza el uso de los taxis colectivos para el transporte terrestre de pasajeros a escala nacional, a excepción de Lima y Callao.

La demanda fue declarada infundada debido a que no alcanzó los cinco votos requeridos para declararla inconstitucional, como lo establece el artículo 107° del nuevo

² <https://elperuano.pe/noticia/133956-tc-declara-constitucional-la-ley-que-regula-el-servicio-de-los-taxis-colectivos>

Código Procesal Constitucional, ya que cuatro magistrados votaron a favor de la demanda y dos lo hicieron en contra.

El voto en mayoría acoge los argumentos del Ejecutivo, en el sentido que formalizar el servicio de los autos colectivos de categoría M1 y M2 para el transporte de pasajeros constituye una "amenaza de vulneración de los derechos a la vida, a la integridad y a la salud; así como en lo relacionado con la violación del derecho al medioambiente sano y equilibrado y a los derechos de los consumidores y usuarios".

Sin embargo, este fallo reconoce que en algunos lugares no existe oferta de transporte de pasajeros en unidades más grandes, de categoría M3, "por lo que resulta necesario que el Estado, por medio del Legislativo, prevea esta situación, afronte la problemática social antes señalada y regule este escenario otorgando soluciones concretas a los que pueden verse perjudicados y perjudicadas".

Requisitos del Decreto Supremo N°003-2022-MTC para acceder al servicio de transporte para vehículos M1 y M2³:

- Copia literal de la empresa, donde se distinga en su objeto social la actividad de "servicio de transporte terrestre de personas"
- Ficha RUC - Estado de contribuyente ACTIVO.
- Copia de tarjeta de propiedad vehicular a nombre de la empresa de transporte. Los vehículos que son destinados al servicio, deben cumplir con las características dependiendo de ámbito de operación y lo establecido en el RNV. Como mínimo 2 unidades vehiculares.
- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT o CAT.
- Revisiones Técnicas de cada vehículo a inscribir.
- Contar con un Manual General de Operaciones.
- Certificado de que el vehículo cuenta con Limitador de Velocidad. (Sólo para vehículos de categoría M2)
- Contar con Gerente de Operaciones y/o Prevención de Riesgos.
- Contar con dispositivos de comunicación celular - Contrato de servicio de celular o recibo de celular
- Contar con dispositivo de control y monitorio GPS
- Contar con Oficina Administrativa
- Contar con un patrimonio neto mínimo de 50 UIT.
- Tener contrato suscrito de contar con terminales terrestres autorizados para el embarque y desembarque de pasajeros, en ORIGEN y DESTINO

V. EXPERIENCIAS INTERNACIONALES DE TRANSPORTE

La investigación sobre la evolución de los servicios de transporte de larga distancia en bus es escasa, y se tiene conocimiento de experiencias en países europeos. Se reseñan las experiencias más importantes, en el entendido que dichas experiencias no

³ <https://www.perutransportes.com/requisitos-para-transporte-temporal-de-pasajeros-en-autos-colectivos-2021.html>

necesariamente se corresponden con el caso peruano, dado que los países europeos tienen sistemas e infraestructura más desarrollados. Con todo, el análisis de estas experiencias permitirá comparar la conformación del servicio de transporte en bus de larga distancia en otros países con nuestra experiencia local. A continuación, se realiza una revisión de los diferentes esquemas de provisión del servicio de transporte de larga distancia en bus en diferentes países, con el objetivo de comparar la regulación extranjera con la vigente en nuestro país. En particular, se busca determinar cuáles son las características de las rutas de los buses que implican una autorización o concesión otorgada por la autoridad con jurisdicción nacional, en comparación con aquella otorgada por una autoridad local. Se presenta mayor detalle en el

- **Rusia:** De acuerdo con Ryzhkov (2018), el servicio de transporte en bus de larga distancia se encuentra liberalizado bajo un régimen de iniciativa del mercado desde 1991, aunque recién con la Ley Federal 220-FZ del año 2015 se formalizó y reglamentó con más precisión dicho régimen. Bajo la referida Ley, las rutas se abren mediante la iniciativa comercial de un operador, quien define las tarifas, los tipos de vehículos y la tabla de frecuencias del servicio. Se han autorizado alrededor de 1,300 empresas que sirven 3,700 rutas con una flota de alrededor de 15,000 vehículos.

Para iniciar un determinado servicio, se requiere remitir una propuesta de rutas al Ministerio de Transportes de la Federación Rusa, cuya autorización que está sujeta a determinados requisitos, entre los que se incluyen los siguientes: las vías de tránsito deben tener niveles de servicio normales, el estándar de emisión de los vehículos debe cumplir con la política ambiental regional, las estaciones de buses deben tener la capacidad suficiente, y debe realizarse un control de las frecuencias en caso haya segmentos de rutas paralelos.

La Ley Federal No. 259-FZ de 08.11.2007 establece directamente que, al realizar el transporte por encargo, las partes primero acuerdan la ruta y lugar de entrega del vehículo, el momento del transporte y el monto del pago por el uso del vehículo.

De acuerdo con la legislación rusa, se define como servicio de transporte en bus de larga distancia (transporte interregional) a aquél que se realiza entre dos "sujetos" de la federación rusa. El concepto de "sujeto" en la división administrativa rusa es una división de primer nivel, similar a la división de nuestro país en regiones. En consecuencia, se puede concluir que el criterio de asignación de rutas del servicio de bus de larga distancia en Rusia sigue un criterio semejante al utilizado en nuestro país.

- **Italia:** De acuerdo con Beria, Grimaldi & Laurino (2013), en Italia los servicios de transporte de larga distancia en bus representan aproximadamente el 12% del total de servicios de larga distancia en Italia, llevando 10 millones de pasajeros en el año 2016, mientras que el 88% restante se realiza en líneas ferroviarias. Eso sucede porque el servicio de larga distancia en bus ha unido históricamente áreas con baja población y escaso nivel de infraestructura. En tal sentido, el servicio de transporte de larga distancia en bus ha sido un



complemento de los servicios ferroviarios de transporte de personas.

En Italia, la definición oficial del servicio de transporte de larga distancia en bus es la de "servicios de transporte interregional bajo la competencia del estado", para distinguirlo del servicio de transporte regional y local que a la fecha está bajo la responsabilidad de los gobiernos regionales. En efecto, los servicios de transporte de larga distancia en bus son los operados en rutas que unen a más de dos regiones. Esto implica que los servicios que unen solamente dos regiones adyacentes, así tengan cientos de kilómetros, permanecen como responsabilidad de los gobiernos regionales y por tanto son reguladas de diferente manera.

- **Noruega:** De acuerdo con Aarhaug & Fearnley (2016), este país representa un caso interesante dado que tiene baja densidad poblacional y existen grandes distancias entre sus centros poblados. En efecto la geografía noruega es única, con muchos pueblos y comunidades de pequeño tamaño, la mayor parte localizados a lo largo de la costa, en combinación con un paisaje montañoso en el interior del territorio.

En particular, la definición oficial del servicio de transporte de larga distancia en Noruega es de tipo administrativa, tal como sucede en nuestro país. Efectivamente, se considera como servicio de transporte "expreso", a aquel cuya ruta cruza dos o más de los 19 condados noruegos (Leiren & Fearnley, 2008). Esta definición de servicio de transporte en bus de larga distancia corresponde a la adoptada en nuestro país.

VI. EFECTO DE LA PROPUESTA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El efecto de la vigencia del presente Proyecto de Ley no colisiona con ninguna norma del Ordenamiento Jurídico, ni mucho menos con el marco constitucional y normativo de nuestro ordenamiento jurídico; por lo contrario, se busca fortalecer el sector transporte terrestre, a través de la modificación de la quinta de la Ley N°31096, ampliando la vigencia de la Ley.

VII. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

A continuación, se presenta un análisis de los costos y beneficios asociados al proyecto de ley:

Beneficiarios	Beneficio
El Estado	- No le irroga gasto al erario nacional.
Transportistas de auto colectivos	- Fortalecimiento de los transportistas. - Autoempleo entre transportistas. - Mayores ingresos económicos. - Formalización de los transportistas de autos colectivos. - Seguridad a los pasajeros.

	- Incremento de la competencia en el sector transporte, lo que llevara a una mayor calidad de servicio y tarifas más competitivas en beneficio de la ciudadanía. - Confiabilidad en el transporte terrestre de que llegará a su destino. - Potencial desarrollo económico en las zonas de acceso al transporte. - Integración entre provincias y regiones del país.
--	--

VIII. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADOS EN EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se enmarca en la Agenda Legislativa para el Periodo Anual de Sesiones 2023 — 2024, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso 002-2023-2024-CR.

Con la política I Afirmación de la identidad nacional:

- 8 descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.
 - e) *Desarrollará plataformas regionales de competitividad orientadas al crecimiento de las economías locales y regionales;*
 - h) *favorecerá la conformación de espacios macro regionales desde una perspectiva de integración geoeconómica.*

Con la política II Equidad y justicia social:

- 10 reducción de la pobreza
 - a) *Promoverá la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo.*

Con la política III Competitividad del país:

- 17 afirmación de la economía social de mercado.
 - b) *promoverá la competitividad del país, el planeamiento estratégico concertado y las políticas de desarrollo sectorial en los niveles nacional, regional y local.*

IX. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

Mediante Resolución Legislativa 002-2023-2024-CR, EL Congreso de la República aprobó la Agenda Legislativa para el periodo Anual de Sesiones 2023-2024, publicado en el Diario el Peruano.

La presente iniciativa legislativa tiene relación con los siguientes objetivos

- *Objetivo I, política de Estado 8, descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenible del Perú; Tema 27 regulación referida a la descentralización y funciones en los distintos niveles de gobierno.*
- *Objetivo II, política de Estado 10, reducción de la pobreza; Tema 30 lucha contra la pobreza.*

- *Objetivo III, política de Estado 17, afirmación de la economía social de mercado;
Tema 76 promoción de la economía social de mercado y la competitividad del país.*