



LEY QUE CREA LOS INSTITUTOS VIALES DISTRITALES (IVD) E INTEGRA EL SISTEMA DE INSTITUTOS VIALES (SIV) EN SUS DISTINTOS NIVELES PARA FORTALECER LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL PAÍS

El congresista que suscribe, **IDELSO MANUEL GARCÍA CORREA**, integrante del **Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso**, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y según lo estipulado en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

“LEY QUE CREA LOS INSTITUTOS VIALES DISTRITALES (IVD) E INTEGRA EL SISTEMA DE INSTITUTOS VIALES (SIV) EN SUS DISTINTOS NIVELES PARA FORTALECER LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL PAÍS”

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto crear los Institutos Viales Distritales (IVD) e integrar el Sistema de Institutos Viales (SIV) en sus distintos niveles para fortalecer la infraestructura vial en el país.

Artículo 2. Finalidad

La presente ley tiene por finalidad reducir la brecha de infraestructura vial en todo el país.

Artículo 3. Creación de los Institutos Viales Distritales (IVD)

Créanse los Institutos Viales Distritales (IVD) a nivel nacional, los cuales serán organismos públicos descentralizados de las municipalidades distritales de la circunscripción a la que pertenezcan, y estarán encargados de la planificación, ejecución, mantenimiento, conservación y mejora de la infraestructura vial rural; gozando de autonomía técnica, administrativa y operativa. Los Institutos Viales Distritales solo serán constituidos en aquellos distritos en los que los Institutos Viales Provinciales (IVP) estén debidamente implementados y que tengan un nivel de brecha de infraestructura vial superior al 70%; teniendo las siguientes funciones:

- a) Mantenimiento vial rutinario, periódico y mecanizado de las vías de zonas rurales.

- b) Gestionar la señalización y seguridad vial, la cual se realizará conforme al marco técnico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y bajo la conducción de la autoridad competente.
- c) Elaboración de planes viales participativos para el desarrollo del ordenamiento territorial de su localidad.
- d) Intervención en caso de emergencias, de vías afectadas por desastres naturales.

Artículo 4. Organización

Los Institutos Viales Distritales (IVD) estarán conformados por:

- a) Comité Directivo. Constituido por cuatro (04) miembros, los cuales serán el alcalde distrital, un representante del consejo distrital, un representante de la sociedad civil organizada y un representante técnico designado por la municipalidad distrital respectiva. Este comité sesionará una vez al mes y será quien defina y apruebe las políticas y lineamientos de los Institutos Viales Distritales; así como evaluar sus avances y resultados; velando por el uso adecuado de los recursos públicos y así mismo designará mediante votación al gerente general de estos organismos.
- b) Gerencia General. Es el órgano de mayor jerarquía administrativa de los Institutos Viales Distritales, está a cargo del Gerente General, quien es designado por el Comité Directivo.
- c) Unidad Técnica de Infraestructura Vial. Encargada de elaborar estudios técnicos, perfiles y expedientes de proyectos viales rurales; así como supervisar su ejecución.
- d) Unidad de Planificación y Presupuesto. Encargada de formular el Plan Vial Rural y sus actualizaciones; así como programar el presupuesto institucional conforme al marco multianual; y elaborar informes de avance físico y financiero.
- e) Unidad de Operaciones y Mantenimiento. Encargada de la implementación de la gestión vial, es responsable de ejecutar el programa de inversiones correspondiente al mejoramiento y rehabilitación de infraestructura de transporte de la red vial rural y aquellas que se le encargue en el territorio de la jurisdicción.

Artículo 5. Integración del Sistema de Institutos Viales (SIV)

El Sistema de Institutos Viales (SIV) estará conformado por:

- a) Los Institutos Viales Provinciales (IVP), cuya competencia técnica aplicará en vías urbanas.
- b) Los Institutos Viales Distritales (IVD), cuya competencia técnica aplicará en vías rurales, también llamadas vecinales. Actuarán como instancias

desconcertadas de los Institutos Viales Provinciales (IVP); y asumirán las competencias en materia de infraestructura vial rural que hayan estado a cargo de estos, de manera progresiva, hasta en un plazo máximo de cinco (05) años para asumir la totalidad de éstas.

Artículo 6. Financiamiento

La creación de los Institutos Viales Distritales (IVD) será financiada con cargo a los recursos anuales ya presupuestados de Provías Descentralizado, los cuales se emplearán para gestionar la contratación de personal técnico permanente, la implementación de la estructura administrativa, la capacidad de contratación, la disponibilidad de maquinaria o acceso a ella, sistemas de supervisión y control, así como logística para mantenimiento rutinario y atención de emergencias; ello necesario para que estos institutos puedan operar eficientemente y alcanzar sus objetivos; en un contexto en el que Provías Descentralizado ejecuta solo el 85% de su presupuesto, permitiendo así ejecutar el 15% restante que se devenga anualmente; por lo que en caso el presupuesto demandado supere el asignado anualmente a Provías Descentralizado, éste será mínimo.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA Y FINAL

ÚNICA. Reglamento

En un plazo de ciento veinte (120) días calendarios contados a partir de la vigencia de la norma, el Poder Ejecutivo emitirá las disposiciones reglamentarias para la aplicación de lo dispuesto por la presente ley.



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/02/2026 14:29:50-0500



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelso
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/02/2026 10:22:03-0500



Firmado digitalmente por:
CORDERO JON TAY Luis
Gustavo FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/02/2026 12:07:36-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/02/2026 14:30:01-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/02/2026 11:35:35-0500



Firmado digitalmente por:
KAMICHE MORANTE Luis
Roberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/02/2026 14:32:42-0500



Firmado digitalmente por:
MARTICORENA MENDOZA Jorge
Alfonso FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/02/2026 15:33:42-0500



Firmado digitalmente por:
HEIDINGER BALLESTEROS
Nelcy Lidia FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/02/2026 12:02:07-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Maria
Grimaneza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/02/2026 16:16:05-0500

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

a) Los Institutos Viales Provinciales en el Perú

En el Perú, la evolución vial del periodo que abarca desde el año 1896 al año 2024¹, se ha caracterizado por la centralización, discontinuidad y esfuerzos fragmentados; así, en las décadas que comprende de los años 50s a 90s del siglo pasado, la planificación, construcción y mantenimiento de las vías estuvieron concentrados en el Gobierno Nacional, lo que permitió grandes obras de integración, aunque lamentablemente se dejaron a un segundo plano la red vial rural (también llamada vecinal), aquella que conecta directamente a los ciudadanos con los mercados, los servicios públicos y sus propias comunidades en zonas rurales.

Es en los últimos 20 años, en donde el desarrollo de la infraestructura vial se caracterizó por la descentralización, impulsado por el avance de la regionalización, el cual permitió que el Gobierno Nacional trasladara funciones y competencias en materia vial a los gobiernos regionales y locales. Desgraciadamente esta transferencia de responsabilidades no estuvo acompañada, en muchos casos, de estructuras técnicas permanentes ni de mecanismos financieros estables. Así, en un intento para solucionar esta problemática es que se conciben a los **Institutos Viales Provinciales (IVP)**, cuya creación se oficializó gracias al **Decreto Supremo N° 088-2003-PCM**. Este decreto dispuso la transferencia de funciones del Programa de Mantenimiento Rutinario de Caminos Vecinales desde el Ministerio de Transportes y Comunicaciones hacia las municipalidades provinciales. Estos institutos son organismos públicos descentralizados de la respectiva Municipalidad Provincial de su circunscripción con autonomía administrativa, económica y financiera; cuya función es gestionar, planificar y mantener la infraestructura vial rural y los caminos vecinales dentro de su jurisdicción. Su objetivo principal es mejorar la conectividad y transitabilidad para el desarrollo económico y la reducción de la pobreza, trabajando en conjunto con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y Provías Descentralizado.

¹ Pérez Baylón, M. (2025). *Historia de las carreteras en el Perú, 1896-2024*. Repositorio de la Universidad del Pacífico. <https://repositorio.up.edu.pe/>

Con la creación de los Institutos Viales Provinciales (IVP), la gestión de la implementación, mantenimiento y mejora de vías en el país quedó de con la siguiente estructura desde el punto de vista competencial:

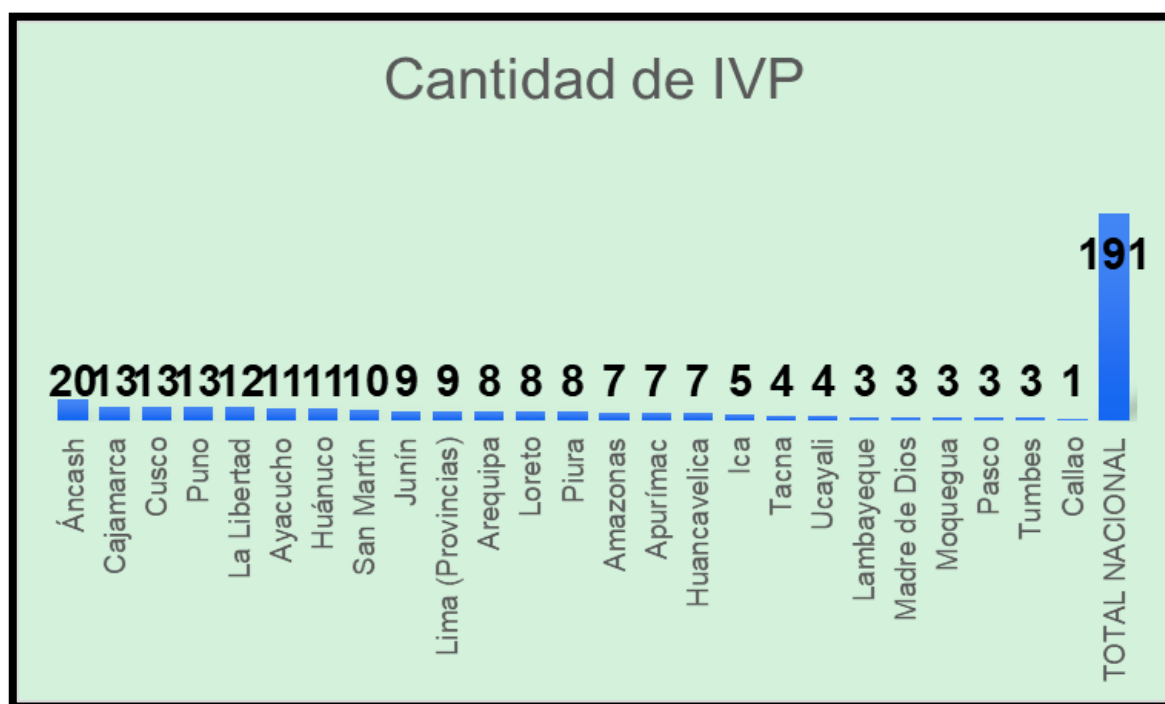
GESTIÓN DE REDES VIALES A NIVEL NACIONAL POR ENTIDAD COMPETENTE

Tipo de Red Vial	Entidad Pública competente	Organismo Ejecutor
Red Nacional (Panamericana, etc.)	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Provías Nacional
Red Departamental (Regional)	Gobiernos Regionales	Direcciones Regionales de Transporte
Red Vecinal / Rural	Municipalidades	Institutos Viales Provinciales (IVP)

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Elaboración propia.

Actualmente en el país existen 191 Institutos Viales Provinciales, distribuidos en todos los departamentos del país como se aprecia a continuación:

NÚMERO DE INSTITUTOS VIALES PROVINCIALES POR DEPARTAMENTO



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Elaboración propia.

Para el año 2026, los Institutos Viales Provinciales (IVP) tienen asignados un presupuesto en total de 312 millones de soles, provenientes de los montos asignados específicamente para el Mantenimiento Rutinario y Periódico de la Red Vial Vecinal y Departamental dentro del Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) y las transferencias programadas para el ejercicio 2025-2026; para garantizar el mantenimiento de 42,000 km².

b) Problemática de las Instituciones Viales Provinciales y su impacto en la brecha vial en el país

Las redes viales vecinales, también llamadas rurales están constituidas por los caminos locales, generalmente afirmados y de bajo tránsito, que articulan las capitales de provincia con distritos, centros poblados y zonas productivas. Son fundamentales para el desarrollo rural y la conectividad, siendo responsabilidad de los gobiernos locales.

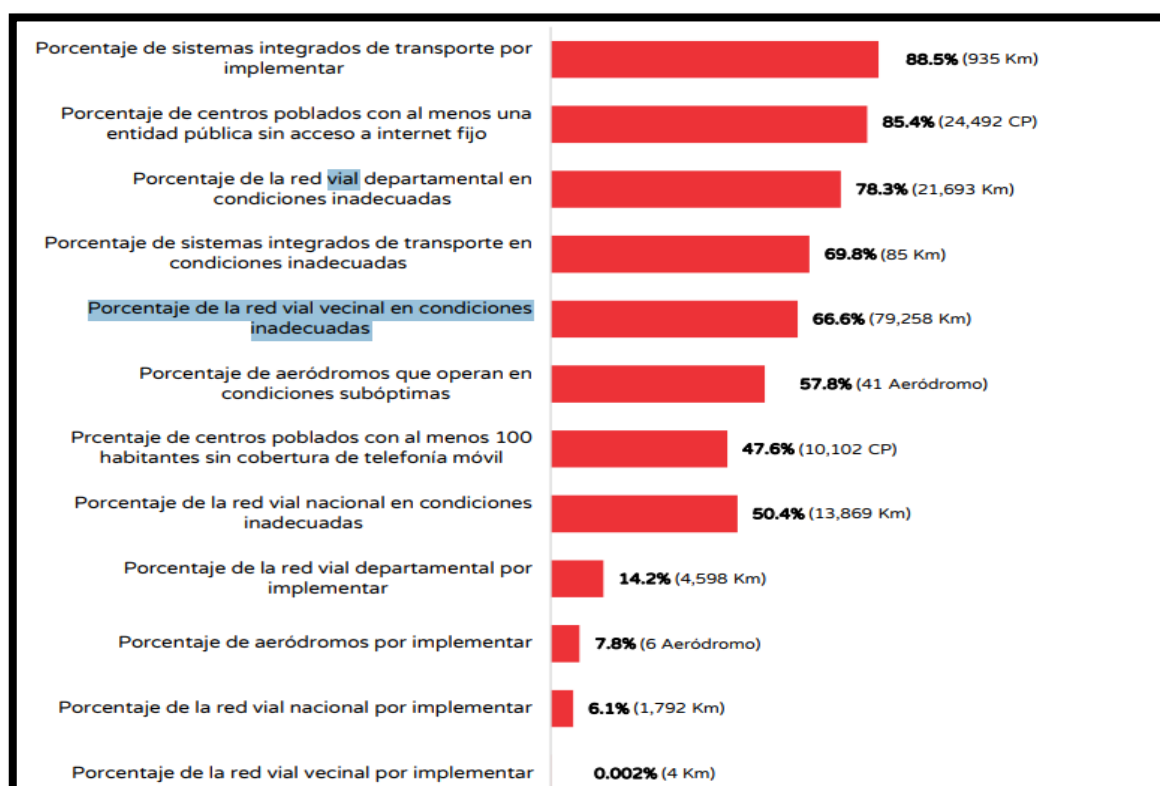
El mayor problema que enfrentan los Institutos Viales Provinciales no es un tema de financiamiento, ya que cuentan con un presupuesto adecuado (superior a los 300 millones de soles), sino en la celeridad en la ejecución del mantenimiento e implementación de vías, principalmente en zonas rurales; así, de acuerdo a lo señalado por el Ministerio de Economía y Finanzas en el Informe de avance en el cierre de brechas de infraestructura o de acceso a servicios del SNPMGI al 2024, la cantidad de inversiones a cargo de los Institutos Viales Provinciales en materia de mejoramiento de vías vecinales (rurales) que se encontraban paralizadas ascendieron 3,477 a nivel nacional³.

Por esta razón, al cierre del año 2024, el porcentaje de redes viales vecinales (también llamadas rurales por ubicarse en estas zonas) que se encuentran en un estado inadecuado, alcanzan la cifra del 66.6% del total, lo que significa que actualmente en el país más de 79 mil kilómetros de vías vecinales se encuentran deterioradas, tal y como se muestra en el gráfico a continuación:

² MTC (2026). *MTC garantiza mantenimiento de 42 mil kilómetros de vías mediante convenios con gobiernos regionales y locales*. <https://www.gob.pe/>.
<https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1347578-mtc-garantiza-mantenimiento-de-42-mil-kilometros-de-vias-mediante-convenios-con-gobiernos-regionales-y-locales>

³ Ministerio de Economía y Finanzas (2025). *Informe de avance en el cierre de brechas de infraestructura o de acceso a servicios del SNPMGI al 2024*. <https://www.mef.gob.pe>.
https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/PMI/2025/1_Informe_de_cierre_de_brechas.pdf

PRINCIPALES BRECHAS DEL SECTOR TRANSPORTES Y COMUNICACIONES AL 2024



Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas. Disponible en el siguiente enlace web: https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/PMI/2025/1_Informe_de_cierre_de_brechas_.pdf

Así mismo, la razón por la cual los Institutos Viales Provinciales han mostrado lentitud en la implementación de obras de mantenimiento vial en zonas rurales, a diferencia de las vías en zonas urbanas, en donde muestran mejores indicadores de avance, se debe principalmente a 03 razones:

1. Costos logísticos elevados. Los Institutos Viales Provinciales por regla tienen sus sedes en las principales ciudades del departamento donde operan; por lo que, para atender vías en zonas rurales, les implica llevar maquinaria, combustible y especialistas a distritos remotos, los cuales les duplica o triplica los costos.
2. Debilidad de la fiscalización. Los Institutos Viales Provinciales en caso de mostrar falencias en la ejecución de una obra urbana, la presión de los residentes y sociedad civil organizada es inmediata puesto que sus sedes en encuentran en estos mismos lugares; mientras que, para un poblador de un distrito alejado, el exigir el avance de la obra de mantenimiento de una vía de su localidad implicaría viajar horas o incluso días para llegar a tener contacto con los gestores responsables.

3. Deficiencia en el diseño técnico. Los profesionales de los Institutos Viales Provinciales suelen elaborar el expediente técnico desde las sedes en donde se encuentran estas entidades técnicas, es decir, en ciudades, lo que ocasiona que no se considere la geografía real. Esto causa que muchas veces al iniciar la obra, el diseño choque con suelos inestables o cauces de agua no mapeados, paralizando el proyecto por falta de presupuesto adicional.

De las 03 razones se concluye que el problema de los Institutos Viales Provinciales es que estos se focalizan en ciudades y por un tema logístico y falta de descentralización no pueden ejercer sus funciones de gestión vial de manera óptima en las zonas rurales.

c) Necesidad de creación de los Institutos Viales Distritales (IVD) para zonas rurales y su integración con los Institutos Viales Provinciales (IVP) en el Sistema de Institutos Viales (SIV)

Dada la actual brecha que afecta a la infraestructura vial vecinal (rural) en el país, la cual asciende al 66.6% del total o que es lo mismo decir que existen más de 79 mil kilómetros de vías rurales en mal estado; ello ocasionado por la falta de descentralización por parte de los organismos técnicos especializados, en donde actualmente solo existen Institutos Viales Provinciales, los cuales se enfocan en las grandes ciudades; y demostrando una gestión demasiado limitada a nivel rural (más de 3,470 obras de mantenimiento vial en zonas rurales bajo su cargo se encuentran paralizadas); una alternativa viable y pragmática es la **creación de Institutos Viales Distritales (IVD) como organismos descentralizados, lo cual permitiría atacar el problema logístico desde la raíz, eliminando la dependencia de una capital provincial muchas veces desconectada de la realidad rural. Al dotar de autonomía administrativa y técnica al nivel distrital, se garantiza una capacidad de respuesta inmediata ante emergencias climáticas y derrumbes, evitando que los costos de movilización de maquinaria desde la provincia erosionen el presupuesto. Así mismo, esta cercanía facilitaría una fiscalización directa por parte de la comunidad y una planificación vial basada en el conocimiento real de las cuencas y tramos productivos específicos. También es necesario mencionar que los Institutos Viales Distritales actuarían como núcleos de especialización local, capaces de formalizar inventarios de trochas carrozables que hoy son invisibles para el Estado. En última instancia, esta descentralización profunda empoderaría a los distritos para gestionar su propia conectividad, transformando el mantenimiento vial en una herramienta de desarrollo económico directo y no en un trámite burocrático**

centralizado en la provincia; que actualmente ha demostrado ser altamente ineficiente.

Así mismo para evitar superposición de funciones, conflictos de planificación, fragmentación del Sistema Nacional de Carreteras y pérdida de economías de escala; es necesario que los Institutos Viales Distritales (IVD) y los Institutos Viales Provinciales (IVP) estén integrados en el Sistema de Institutos Viales (SIV), en donde los Institutos Viales Provinciales (IVP), tendrán competencia técnica en vías urbanas, mientras que los Institutos Viales Distritales (IVD), tendrán competencia técnica aplicable en vías rurales, también llamadas vecinales, actuando como instancias desconcertadas de los Institutos Viales Provinciales (IVP); y asumirán las competencias en materia de infraestructura vial rural que hayan estado a cargo de estos, de manera progresiva, hasta en un plazo máximo de cinco (05) años para asumir la totalidad de éstas.

d) Antecedentes Legislativos

Proyecto de Ley N° 7258-2023-CR, presentado por la congresista Cheryl Trigozo de la Bancada de Alianza para el Progreso, el cual busca modificar la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, con la finalidad de que las Municipalidades Provinciales y Distritales tengan mayor celeridad y autonomía para reconocer y gestionar sus carreteras vecinales, disminuyendo la dependencia del MTC; y con respecto al mantenimiento vial, se busca fortalecer el rol de los institutos viales provinciales en la ejecución de mantenimiento rutinario y periódico, a menudo financiado por el tesoro público o mediante convenios.

e) Marco Jurídico

La actual **Constitución Política del Perú** que entró en vigencia en el año 1993 durante el primer mandato de Alberto Fujimori, nos indica en su artículo 44 que uno de los deberes primordiales del Estado es promover el bienestar general (justicia y desarrollo equilibrado); objetivos directamente vinculados a la adecuada provisión y mantenimiento de la infraestructura vial. Asimismo, los artículos 188 y 194 consagran el proceso de descentralización y la autonomía política, económica y administrativa de los gobiernos locales, habilitándolos para organizarse y ejercer funciones dentro de su jurisdicción.

En octubre del año 1999 entró en vigencia la **Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en Perú**, la cual señala en su artículo 15 que las Municipalidades Distritales son autoridades competentes en materia de

transporte y tránsito terrestre. Así mismo en su artículo 18.1 literal c) señala textualmente que toda municipalidad distrital ***“tiene competencia en materia de vialidad: a instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo. Asimismo, son competentes para construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.”***

Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, la cual entró en vigencia en mayo del año 2003, señala en su artículo 79 numeral 4 que las municipalidades distritales tienen competencia compartida con su respectiva municipalidad provincial en ejecutar directamente o proveer la ejecución de las obras de infraestructura urbana o rural que sean indispensables para el desenvolvimiento de la vida del vecindario, la producción, el comercio, el transporte y la comunicación en el distrito, tales como pistas o calzadas, vías, puentes, parques, mercados, canales de irrigación, locales comunales, y obras similares.

Sin embargo, como ya se ha explicado en los ítems anteriores, es necesario crear los Institutos Viales Distritales (IVD), ya que estos permitirán solucionar el problema de la gestión de inversiones en materia vial en las zonas rurales del país, por lo que resulta prudente una iniciativa legislativa que permita la creación de los Institutos Viales Distritales (IVD) a nivel nacional.

f) Decisión Política

En la actualidad, el país enfrenta una significativa brecha en la infraestructura vial rural, que alcanza el 66.6% del total, lo que equivale a más de 79 mil kilómetros de vías rurales en condiciones inadecuadas. Esta situación se origina, principalmente, por la insuficiente descentralización de funciones por parte de los organismos técnicos especializados, dado que únicamente operan Institutos Viales Provinciales, los cuales concentran su gestión en los principales centros urbanos, evidenciando una capacidad de intervención limitada en el ámbito rural, donde más de 3,470 obras de mantenimiento vial bajo su responsabilidad permanecen paralizadas en estas zonas; por lo que esto hace imperativo y necesario la intervención del actual Congreso de la República en la aprobación de una norma que permita crear los Institutos Viales Distritales (IVD) e integrar el Sistema de Institutos Viales (SIV) en sus distintos niveles para fortalecer la infraestructura vial en el país.

II. IMPACTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta plantea crear los Institutos Viales Distritales (IVD) a nivel nacional e integrar el Sistema de Institutos Viales (SIV), para optimizar el desarrollo de la infraestructura vial rural en todo el país; por lo que incidirá en el artículo 79 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

- **Costo de la norma.**

Sectores afectados. Una norma no genera efecto adverso en sector económico alguno del país.

Efectos monetarios. La norma no conlleva un impacto positivo o negativo que afecte al Banco Central de Reserva del Perú en el cumplimiento de sus funciones, el cual es mantener la estabilidad monetaria del país.

Impacto económico. El desenvolvimiento económico no se ve afectado de manera perjudicial por una norma que cree universidades públicas.

Impacto presupuestal. La presente iniciativa demandará recursos adicionales para la creación de los Institutos Viales Distritales (IVD) a nivel nacional, ya que la creación de estos implica recursos para gestionar la contratación de personal técnico permanente, la implementación de la estructura administrativa, la capacidad de contratación, la disponibilidad de maquinaria o acceso a ella, sistemas de supervisión y control, así como logística para mantenimiento rutinario y atención de emergencias; ello necesario para que estos institutos puedan operar eficientemente y alcanzar sus objetivos; en un contexto en el que Prov

ías Descentralizado ejecuta solo el 85% de su presupuesto, permitiendo así ejecutar el 15% restante que se devenga anualmente; por lo que en caso el presupuesto demandado supere el asignado anualmente a Provías Descentralizado, éste será mínimo.

- **Beneficio de la norma.**

Sectores afectados. La presente iniciativa al permitir crear los Institutos Viales Distritales (IVD) a nivel nacional e integrar el Sistema de Institutos Viales (SIV) en sus distintos niveles para fortalecer la infraestructura vial en el

país, será altamente beneficiosa para el sector transportes ya que permitirá cerrar la brecha de infraestructura vial rural, la cual actualmente asciende al 66.6%.

Efectos monetarios. La norma no conlleva un impacto positivo o negativo que afecte al Banco Central de Reserva del Perú en el cumplimiento de sus funciones, el cual es mantener la estabilidad monetaria del país.

Impacto económico. Al permitirse cerrar la brecha de infraestructura vial vecinal (rural) en el país; esto permitirá una mejor conectividad logística en los diferentes distritos rurales a nivel nacional, lo que tendrá un fuerte impacto en su economía; porque incrementará el flujo de bienes en estas localidades.

Impacto presupuestal. La presente iniciativa al permitir incrementar la actividad económica en las zonas rurales del país; esto conllevará a que los agentes económicos de estas zonas incrementen sus ingresos netos y esto a su vez permitirá que sus contribuciones al fisco también se eleven.

RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADO EN LA AGENDA LEGISLATIVA Y EL ACUERDO NACIONAL

La presente norma se vincula con la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2025 – 2026, puntualmente con el Objetivo 4: Estado eficiente, transparente y descentralizado, **Política N° 34: "Ordenamiento y gestión territorial"**, esto porque esta política señala que el Estado se compromete a impulsar un proceso estratégico e integrado de ordenamiento y gestión territorial que asegure el desarrollo humano en todo el territorio nacional, el cual se basará entre otros, a reforzar la infraestructura que permita gozar de un sistema de transportes y comunicaciones de buena calidad; que es precisamente lo que busca la presente norma; ya que con la creación de los Institutos Viales Distritales (IVD) y la integración del Sistema de Institutos Viales (SIV) en sus distintos niveles para fortalecer la infraestructura vial en el país, se permitirá la mejora y optimización de la calidad de más de 79 mil kilómetros de redes viales rurales que actualmente se encuentran en estado inadecuado.

POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL COMPRENDIDAS POR EL OBJETIVO II DE LA AGENDA LEGISLATIVA PARA EL PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2025 – 2026

ACUERDO NACIONAL		
OBJETIVOS	POLÍTICAS DE ESTADO	TEMAS / PROYECTOS DE LEY
IV. ESTADO EFICIENTE, TRANSPARENTE Y DESCENTRALIZADO	24. AFIRMACIÓN DE UN ESTADO EFICIENTE Y TRANSPARENTE	92. MODERNIZACIÓN Y EFICIENCIA DE LA GESTIÓN DEL ESTADO Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA. 93. TRANSPARENCIA EN EL ESTADO.
	25. CAUTELA DE LA INSTITUCIONALIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS Y SU SERVICIO A LA DEMOCRACIA	94. LEGISLACIÓN VINCULADA A LAS FUERZAS ARMADAS.
	26. PROMOCIÓN DE LA ÉTICA Y LA TRANSPARENCIA, Y ERRADICACIÓN DE LA CORRUPCIÓN, EL LAVADO DE DINERO, LA EVASIÓN TRIBUTARIA Y EL CONTRABANDO EN TODAS SUS FORMAS	95. LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN.
	27. ERRADICACIÓN DE LA PRODUCCIÓN, EL TRÁFICO Y EL CONSUMO ILEGAL DE DROGAS	96. LUCHA CONTRA EL NARCOTRÁFICO Y EL CONSUMO DE DROGAS.
	28. PLENA VIGENCIA DE LA CONSTITUCIÓN Y DE LOS DERECHOS HUMANOS Y ACCESO A LA JUSTICIA E INDEPENDENCIA JUDICIAL	97. MODERNIZACIÓN Y ACCESO EN EL SISTEMA DE JUSTICIA. 98. MODIFICACIÓN EN TRÁMITES LEGALES Y EN PROCEDIMIENTOS JUDICIALES Y PROCESOS ADMINISTRATIVOS.
	29. ACCESO A LA INFORMACIÓN, LIBERTAD DE EXPRESIÓN Y LIBERTAD DE PRENSA	99. ACTIVIDADES DE DIFUSIÓN A TRAVÉS DE RADIO Y TELEVISIÓN Y SU CONTENIDO.
	30. ELIMINACIÓN DEL TERRORISMO Y AFIRMACIÓN DE LA RECONCILIACIÓN NACIONAL	100. LUCHA CONTRA EL TERRORISMO.
	31. SOSTENIBILIDAD FISCAL Y REDUCCIÓN DEL PESO DE LA DEUDA	101. POLÍTICAS TRIBUTARIAS Y ADMINISTRACIÓN DEL PRESUPUESTO DEL SECTOR PÚBLICO.
	32. GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES	102. GESTIÓN DE RIESGO DE DESASTRES.
	33. POLÍTICA DE ESTADO SOBRE LOS RECURSOS HÍDRICOS	103. GESTIÓN DEL AGUA Y PROYECTOS VINCULADOS A LOS RECURSOS HÍDRICOS. 104. LEYES DECLARATIVAS DE INTERÉS NACIONAL Y/O NECESIDAD PÚBLICA REFERIDAS A LOS RECURSOS HÍDRICOS.
	34. ORDENAMIENTO Y GESTIÓN TERRITORIAL	105. DEMARCACIÓN Y ORGANIZACIÓN TERRITORIAL.
	35. SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN Y SOCIEDAD DEL CONOCIMIENTO	106. PROMOCIÓN DE LAS TELECOMUNICACIONES Y DEL ENTORNO DIGITAL.

Fuente: Congreso de la República.