CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
09 ENE 2023
RECIBIDO
Firma Hora 9:01

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA, INTERÉS NACIONAL Y EJECUCIÓN PREFERENTE LA CATEGORIZACIÓN COMO VÍA NACIONAL ALTERNA Y EL MEJORAMIENTO DE LAS CARRETERAS HIGUERAS – YARUMAYO – YACUS – MARGOS – JESÚS – CAURI – ANTACOLPA – RAURA – OYÓN - RUTAS (HU-110 Y HU -111)

Por iniciativa del Congresista **LUIS RAÚL PICÓN QUEDO**, con la facultad que establece el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y conforme a lo dispuesto por los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa:

FÓRMULA LEGAL

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

HA DADO LA LEY SIGUIENTE:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL, NECESIDAD PÚBLICA Y EJECUCIÓN PREFERENTE LA CATEGORIZACIÓN COMO VÍA NACIONAL ALTERNA Y EL MEJORAMIENTO DE LAS CARRETERAS HIGUERAS – YARUMAYO – YACUS – MARGOS – JESÚS – CAURI – ANTACOLPA – RAURA – OYÓN - RUTAS (HU-110 Y HU -111)

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de interés nacional, necesidad pública y ejecución preferente la categorización como vía nacional alterna y el mejoramiento de las carreteras Higueras – Yarumayo – Yacus – Margos – Jesús – Cauri – Antacolpa – Raura – Oyón - Rutas (HU-110 y HU -111).

LPQ/afg

Artículo 2. Declaración de interés nacional, necesidad pública y ejecución preferente

Declárese de interés nacional, necesidad pública y ejecución preferente la categorización como vía nacional alterna y el mejoramiento de las carreteras Higueras – Yarumayo – Yacus – Margos – Jesús – Cauri – Antacolpa – Raura – Oyón - Rutas (HU-110 y HU -111).

Artículo 3. Acciones de coordinación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Proyecto Especial de Infraestructuras de Transporte Nacional – PROVIAS Nacional, realiza acciones de coordinación con el gobierno regional y gobiernos locales de la región Huánuco, de acuerdo a sus competencias y disponibilidad presupuestaria, con la finalidad de priorizar el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

Lima, 27 de diciembre de 2022

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/01/2023 17:32:44-0500

LPQ/afg

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PROBLEMA QUE SE PRETENDE RESOLVER

1. Mejoramiento de transitabilidad entre las Regiones de Huánuco y Lima

Actualmente la situación de las carreteras en el Perú según la estimación de la Brecha de Infraestructura en el Perú de largo plazo 2019 – 2038 realizada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la longitud y estado de las carreteras indica un inventario de 168,473.06 kms de carreteras en el país. De este total, aproximadamente el 16% se encuentra pavimentado[1].

La reactivación de la economía y la sostenibilidad de su crecimiento a largo plazo sólo pueden ser posibles mediante el cierre de la brecha de infraestructura de US$ 159,549 millones estimada en el Plan Nacional de Infraestructura 2016-2025, elaborado por la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN), no obstante, la brecha de largo plazo más grande se encuentra en el sector de transportes (US$ 57,499 millones) y, en específico, en carreteras (US$ 31,859) que representa un 20% de la brecha total[2].

En ese contexto, Huánuco es uno de los 24 departamento del Perú, se encuentra ubicado en la parte centro oriental del país, abarcando una superficie de 37 266 km^2, que representa el 2,9% del territorio nacional. Cuenta con dos regiones naturales, la Sierra con 22 150 km^2 y la zona Ceja de Selva y Selva, con 15 116 km^2.[3]

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, durante 2018, de los 168 473 kms de la red vial nacional, Huánuco concentró el 5% (7 709 kms), de los

[1] Proyecto de ley 7039, que propone declarar de necesidad pública, interés nacional y ejecución preferente el inicio de las obras de infraestructura para la construcción de la vía nacional alterna Higueras-Yarumayo-Yacus-Margos-Jesús-Cauri-Antacolpa-Raura-Oyón-Rutas (HU-110)

[2] Fuente: Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional – AFIN. "Un Plan para salir de la pobreza: Plan Nacional de Infraestructura 2016 - 2025". Enlace: https://afin.org.pe/wp-content/uploads/2020/10/plan-nacional-infraestructura-2016-2020.pdf

[3] Fuente: https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Huancayo/huanuco-caracterizacion.pdf

cuales 73% (5 631 kms) correspondió a la red vecinal, el 17% (1 306 kms) a la red nacional, y el 10% (772 kms) a la red departamental[4].

De los 7 709 kms de red vial en Huánuco, el 91% no se encuentra pavimentada y sólo el 9% sí lo está. Comparado con otros departamentos de la Sierra, se observa que la vía pavimentada en Huánuco está por debajo de la mayoría, entre los que podemos mencionar, Huancavelica (15%), Ayacucho (16%), Cusco (13%) y Pasco (12%). De la red vial sin pavimento en Huánuco (7 013 kms), el 80% corresponde a la red vecinal, el 11% a la red departamental y el 9% restante, a la red nacional[5].

La principal vía es la carretera central, en el tramo que se articula con los departamentos de Pasco, Junín y Lima. Dicha vía, atraviesa el departamento de sur a norte y luego al oriente, cruzando por las provincias de Ambo, Huánuco y Leoncio Prado (Tingo María) para luego dividirse y proseguir una vía hacia la ciudad de Pucallpa (Ucayali) y la otra hacia la ciudad de Tarapoto (San Martín). Por esta vía se transporta la producción de papaya, plátano y madera proveniente de Ucayali, así como de aceite de palma proveniente de la zona sur de San Martín rumbo a Lima, formándose así el principal corredor vial alrededor del cual se dinamiza la economía del departamento. Debido a estas características, Huánuco se convierte e importante punto de paso, al conectar diversas zonas de las regiones oriente y centro con Lima[6].

2. Fortalecimiento del corredor económico

El sistema nacional de carreteras (SINAC) está conformado por la Red Vial Nacional (RVN), la red vial departamental y la vecinal. La primera está bajo la administración del Gobierno central, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y se refiere a las carreteras destinadas a conectar los distintos departamentos del Perú, mientras que las restantes están

[4] Dictamen del Proyecto de ley 7069/2020/CR, Ley que declara de necesidad publica, interés nacional y ejecución preferente el inicio de las obras de infraestructura para la construcción de la vía nacional alterna Higueras-Yarumayo-Yacus-Margos-Jesus-Cauri-Antacolpa-Raura-Oyon- Rutas (HU-111) Y (HU-110).
[5] Ídem
[6] Ídem

administradas por los Gobiernos regionales y locales, e incluyen a las vías que se encuentran dentro del territorio de los departamentos mismos[7].

Cabe señalar que entre 2011 y 2015, se ha incrementado la Red Vial Nacional de 23,319 km a 26,436 km, al igual que la Red Pavimentada, de 13,640 km a 18,420 km, sin embargo, la meta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones era llegar a un 80% para 2015. Ahora bien, con respecto a los avances de pavimentación de las redes departamental y vecinal alcanzaron un 9.7% y un 1.7% de sus totales respectivos, no olvidemos que ambas conforman el 84% del SINAC, sin embargo, el total pavimentado alcanzó solo un 13.7%, motivo por el cual, la calidad de las carreteras, medida con el Índice de Competitividad Global 2015-2016 elaborado por el Foro Económico Mundial, disminuyó en ese periodo, ya que pasamos del puesto 92 al puesto 111 en dicho rubro[8].

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, durante 2018, de los 168 473 km. de la red vial nacional, Huánuco concentró el 5% (7 709 km.), de los cuales el 73% (5 631 km.) correspondió a la red vecinal, el 17% (1 306 km.) a la red nacional, y el 10% (772 km.) a la red departamental[9].

De los 7 709 km. de red vial en Huánuco, el 91 % no se encuentra pavimentada y el 9% si lo está. Comparado con otros departamentos de la zona sierra, se observa que la vía pavimentada en Huánuco está por debajo de la mayoría, entre los que podemos mencionar, Huancavelica (15%), Ayacucho (16%), Cusco (13%) y Pasco (12%). De la red vial sin pavimento en Huánuco (7 013 km.), el 80 % corresponde a la red vecinal, el 11 % a la red departamental y el 9% restante a la red nacional[10].

La principal vía es la carretera central (IIRSA Centro), en el tramo que se articula con los departamentos de Pasco, Junín y Lima. Dicha vía, atraviesa el departamento de sur a norte y luego al oriente, cruzando por las provincias de

---

[7] Fuente: https://semanariocomexperu.wordpress.com/el-final-del-camino/
[8] Dictamen del Proyecto de ley 7069/2020/CR, Ley que declara de necesidad publica, interés nacional y ejecución preferente el inicio de las obras de infraestructura para la construcción de la vía nacional alterna Higueras-Yarumayo-Yacus-Margos-Jesus-Cauri-Antacolpa-Raura-Oyon- Rutas (HU-111) Y (HU-110).
[9] Ídem
[10] Ídem

Ambo, Huánuco y Leoncio Prado (Tingo María) para luego dividirse y proseguir una vía hacia la ciudad de Pucallpa (Ucayali) y la otra hacia la ciudad de Tarapoto (San Martín). Por esta vía se transporta la producción de papaya, plátano y madera proveniente de Ucayali, así como de aceite de palma proveniente de la zona sur de San Martín rumbo a Lima, formándose así el principal corredor vial alrededor del cual se dinamiza la economía del departamento. Debido a estas características, Huánuco se convierte en importante punto de paso, al conectar diversas zonas de las regiones oriente y centro con Lima[11].

II. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

De conformidad con el literal d), inciso 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, los proyectos de ley:

> "*no pueden incurrir en copia de otros proyectos de ley publicados en el Portal del Congreso. Se entiende que hay copia cuando se ha transcrito la totalidad o parte sustancial del proyecto, con el fin de presentarlo como propio o sin citar la fuente que le sirve de sustento en la exposición de motivos*".

En ese sentido, es imperativo efectuar una búsqueda detallada de los proyectos de ley presentados en periodos parlamentarios anteriores que podrían servir como antecedentes legislativos. La búsqueda abarcará el actual periodo, así como el periodo complementario y el periodo parlamentario trunco que conforman el quinquenio del 2016 – 2021, así como el periodo parlamentario anterior 2011 – 2016[12].

Efectuando la búsqueda y revisión de los proyectos de ley presentados en el actual periodo parlamentario, podemos observar que, no se han presentado hasta la fecha algún proyecto de ley que contenga una regulación igual a nuestra iniciativa, de hecho, no se ha presentado ninguna iniciativa que tenga como objeto declarar de interés nacional, necesidad pública y ejecución preferente la

[11] Fuente: https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Huancayo/huanuco-caracterizacion.pdf
[12] Para el desarrollo de esta sección se efectuará la búsqueda de los antecedentes legislativos en el mismo portal web oficial del Congreso de la República.

categorización como vía nacional alterna y el mejoramiento de las carreteras Higueras – Yarumayo – Yacus – Margos – Jesús – Cauri – Antacolpa – Raura – Oyón - Rutas (HU-110 y HU -111).

Efectuando la búsqueda y revisión de los proyectos de ley presentados en el periodo parlamentario 2016 – 2021, podemos observar que, en el periodo complementario se presentó una iniciativa legislativa que citamos y recoge nuestra preocupación por la categorización de las Rutas HU 110 y HU 111. Así tenemos el Proyecto de Ley 07069/2020-CR, que propone declarar de necesidad pública, interés nacional y ejecución preferente el inicio de las obras de infraestructura para la construcción de la vía nacional alterna Higueras-Yarumayo-Yacus-Margos-Jesús-Cauri-Antacolpa-Raura-Oyón-Rutas (HU-110).

Cabe precisar que, este proyecto fue derivado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en donde obtuvo el 17/05/2021 un Dictamen Favorable Sustitutorio por **UNANIMIDAD**. Sin embargo, al culminarse el periodo parlamentario fue enviado al archivo.

Efectuando la búsqueda y revisión de los proyectos de ley presentados en el periodo parlamentario 2011 – 2016, podemos observar que, no se han presentado hasta la fecha algún proyecto de ley que contenga una regulación igual a nuestra iniciativa, de hecho, no se ha presentado ninguna iniciativa que tenga como objeto declarar de interés nacional, necesidad pública y ejecución preferente la categorización como vía nacional alterna y el mejoramiento de las carreteras Higueras – Yarumayo – Yacus – Margos – Jesús – Cauri – Antacolpa – Raura – Oyón - Rutas (HU-110 y HU-111).

Por tales motivos, observamos que, contamos con un antecedente legislativo presentado en el periodo parlamentario anterior, incluso, contamos con un dictamen favorable aprobado por **UNANIMIDAD** en aquella ocasión, y que ahora constituye fuente principal de cita para nuestro proyecto, por lo que nuestra propuesta es viable, así como necesario y urgente para mejorar la transitabilidad y el intercambio comercial entre regiones.

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización.

IV. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1. Infraestructura e inversión en el Perú

En el diagnóstico realizado por el Instituto Peruano de Economía[13], se manifiesta que La infraestructura es uno de los principales motores de crecimiento económico de un país (BID, 2020). El BCRP estima que, en períodos de menor crecimiento, el aumento en un sol de la inversión pública en infraestructura en el Perú puede incrementar el PBI en S/1.42 en el largo plazo. Así, la inversión en infraestructura cobra mayor relevancia para el país en el contexto actual, en el que el crecimiento económico se ha ralentizado en los últimos años, al pasar de un crecimiento promedio anual de 6.6% durante el periodo 2004-2013 a 3.0% entre el 2014 y el 2019. Además, contar con infraestructura de calidad es una condición necesaria para mejorar la calidad de vida y promover la igualdad de oportunidades entre la población[14].

Pese a su importancia, en el Perú, las dotaciones actuales de infraestructura son bajas en comparación con otros países de similar nivel de ingresos. Se estima que la brecha de infraestructura de largo plazo en el país asciende a US$ 110 mil millones, lo que equivale al 54% del PBI nacional 2020[15].

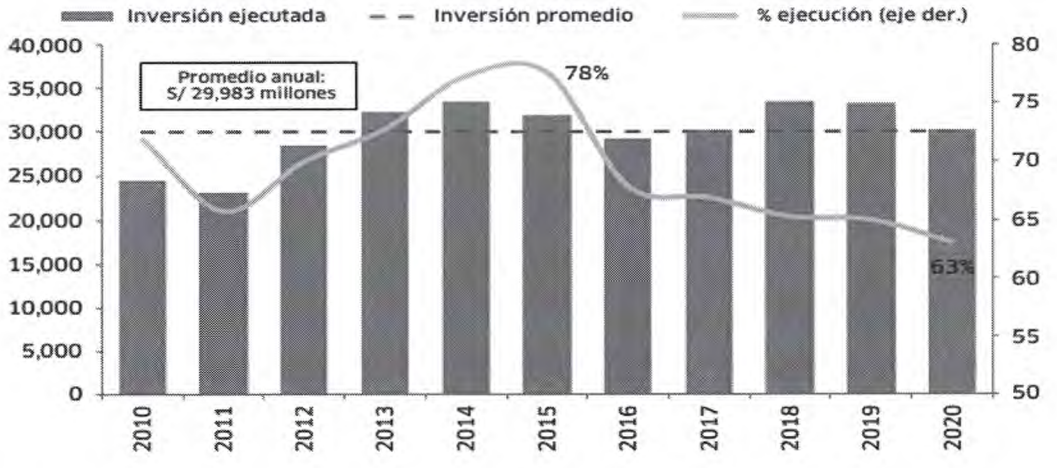
Así, el Reporte de Competitividad Global 2019 del Foro Económico Mundial ubica al Perú en el puesto 88 en el Pilar Infraestructura de 141 países

[13] Fuente: https://www.ipe.org.pe/portal/wp-content/uploads/2021/03/propuestas_politica_2021-2026-infraestructura_vf.pdf
[14] Fuente: https://www.ipe.org.pe/portal/wp-content/uploads/2021/03/propuestas_politica_2021-2026-infraestructura_vf.pdf
[15] Ídem

evaluados, por debajo otros países de la región como Colombia (puesto 81), Brasil (puesto 78), Argentina (puesto 68), México (puesto 54) y Chile (puesto 42)[16]. La insuficiente provisión de infraestructura en el país responde, en parte, a la limitada capacidad de ejecución de la inversión pública, la cual se ha mantenido constante alrededor de los S/ 30,000 millones en los últimos años, a pesar del sostenido incremento del presupuesto disponible para inversión. Dado ello, la tasa de ejecución se ha ido reduciendo de forma consistente desde el 2015[17].

Durante el periodo 2010-2020, se estima que se dejó de invertir recursos para la inversión pública por un monto total de S/ 134 mil millones, pese a que estos ya estaban presupuestados. Cabe notar que este problema es más grave entre las municipalidades y los gobiernos regionales. En específico, en el periodo 2010-2020, los gobiernos subnacionales solo ejecutaron alrededor de dos tercios de su presupuesto para inversión, mientras que la tasa de ejecución del gobierno nacional llegó al 80%[18].

Ejecución de la inversión pública 2010-2020 (en millones de S/ y en % del PIM)

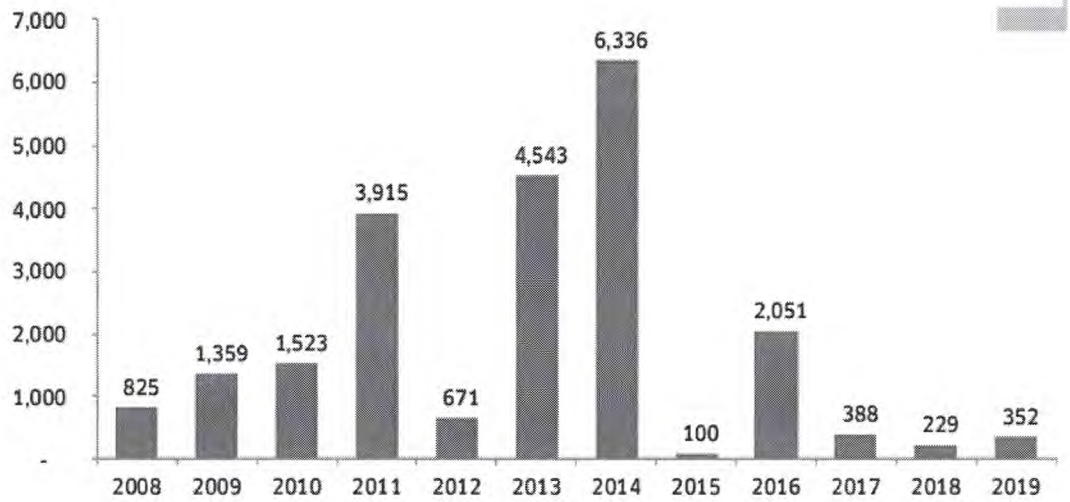


Fuente: Instituto Peruano de Economía. Medidas para mejorar la inversión y calidad de Infraestructura en el Perú.

[16] https://www.comexperu.org.pe/articulo/reporte-de-competitividad-global-2019-infraestructura
[17] Fuente: https://www.ipe.org.pe/portal/wp-content/uploads/2021/03/propuestas_politica_2021-2026-infraestructura_vf.pdf
[18] Ídem

A ello se le debe agregar que, las modalidades de inversión mediante Asociaciones Público-Privadas (APP) y Obras por Impuestos (OxI), ambas a cargo de ProInversión, han perdido dinamismo en los últimos años. El monto adjudicado en APP en el país pasó de un promedio anual de US$ 2,739 millones durante el periodo 2008-2014 a US$ 624 millones en el periodo 2015-2019. Por su parte, la inversión adjudicada en OxI presenta una tendencia decreciente desde el 2017[19].

APP: monto de inversión adjudicado 2008 - 2019 (en US$ millones)

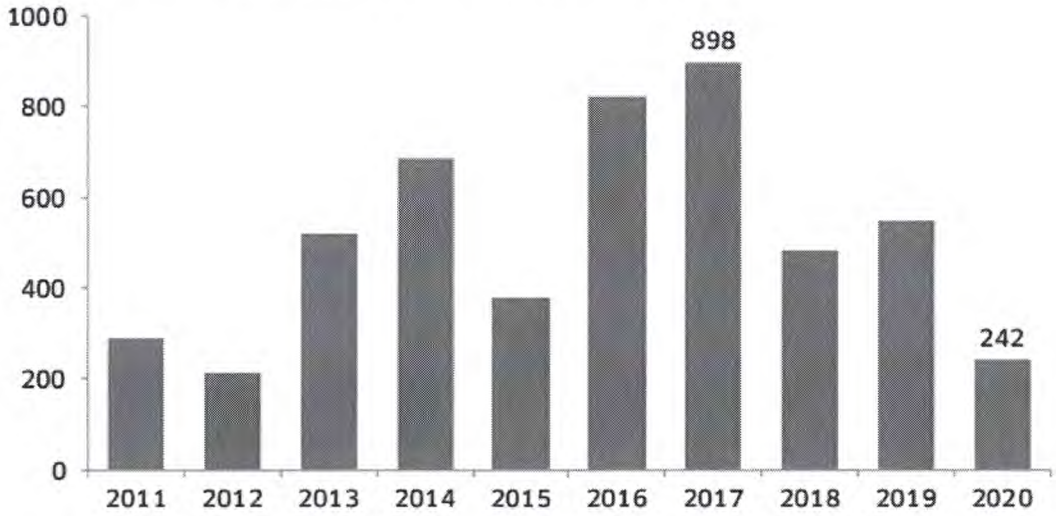


Nota: El monto de inversión adjudicado no considera el pago por IGV.
Fuente: ProInversión.

Fuente: Instituto Peruano de Economía. Medidas para mejorar la inversión y calidad de Infraestructura en el Perú.

[19] Ídem

Oxl: monto de inversión adjudicado, 2011 - 2020 (en S/ millones)



Fuente: Instituto Peruano de Economía. Medidas para mejorar la inversión y calidad de Infraestructura en el Perú.

Adicionalmente, existe un gran número de proyectos de inversión pública paralizados o que no avanzan conforme a lo esperado. En el Perú existen 2346 obras públicas paralizadas, con un costo actualizado de más de S/ 29 mil 732 millones, al 30 de junio del 2022[20].

¿Qué factores limitan la inversión en infraestructura?

La inversión en infraestructura en el país se ve limitada por los retrasos registrados en la adjudicación de los proyectos, tanto en las licitaciones públicas como en las APP, las dos principales modalidades de contratación. En el caso de las licitaciones públicas, el Consejo Privado de Competitividad (CPC) identifica que la etapa de "Formulación y absolución de consultas" es el principal cuello de botella, al representar el 72% de los 178 días de retraso promedio que presentaron las adjudicaciones bajo esta modalidad en 2019 (CPC, 2021). Dichas demoras se explican, en gran parte, por la presencia de

[20] Fuente: https://www.gob.pe/institucion/contraloria/informes-publicaciones/3567010-reporte-de-obras-paralizadas-en-el-territorio-nacional-ii-trimestre-2022

errores en los expedientes técnicos, lo que evidencia la falta de capacidad técnica y especializada del personal de las unidades ejecutoras[21].

Respecto a las APP, la demora en la adjudicación se explica por la superposición de competencias y funciones por parte de las entidades responsables de la evaluación del contrato. Así, el 40% de los procesos en la adjudicación se encuentran duplicados (CPC, 2020). Además, los comentarios de las instituciones opinantes exceden sus atribuciones técnicas y legales. En concreto, el 65% de las opiniones de los organismos reguladores no corresponde con su función y el 89% de las opiniones en los informes técnicos de la CGR abarcan aspectos distintos a la capacidad presupuestaria y legalidad (CPC, 2021)[22].

Si bien es necesario velar por el uso adecuado de los recursos públicos y la legalidad de los procesos de adjudicación es fundamental, ello no debe generar retrasos injustificados en las inversiones. A pesar de que la ley otorga a los funcionarios discrecionalidad para la toma de decisiones referentes a los aspectos técnicos de los proyectos, en la práctica, el temor a sanciones genera incentivos a la inacción por parte de los funcionarios públicos. Dado ello, el tiempo de adjudicación de APP en el Perú superaría los 37 meses, por encima del tiempo requerido en otros países que también utilizan este mecanismo de inversión como, por ejemplo, Brasil (17.1 meses), Canadá (18.3 meses) o España (19.3 meses) (CPC, 2021)[23].

[21] Ídem
[22] Ídem
[23] Ídem

Fuente: Instituto Peruano de Economía. Medidas para mejorar la inversión y calidad de Infraestructura en el Perú.

Adicionalmente a las dificultades para la ejecución de la inversión, en algunas ocasiones, los proyectos priorizados no responden a las necesidades de la población. Así, existen diversos casos de obras que proveen poco beneficio a la población, en localidades que carecen de un adecuado acceso a servicios básicos. Por ejemplo, el estadio de Yacango en la región Moquegua, que tiene capacidad para 1,700 espectadores, pese a que la localidad solo cuenta con alrededor de mil habitantes[24].

Asimismo, los proyectos ejecutados registran, en gran medida, un tamaño menor al óptimo, lo cual no permite aprovechar los rendimientos y genera altos costos de gestión, que distraen y recargan a los funcionarios. Así, el 62.5% de los proyectos registrados en el Portal de Inversiones del MEF en

[24] Ídem

2020 presentan un monto de inversión menor a S/ 1 millón, mientras que solo el 5.5% registra una inversión mayor a los S/ 10 millones[25].

El uso ineficiente de los recursos públicos respondería a la falta de planificación de la inversión, así como la poca coordinación y articulación entre los distintos sectores y niveles de gobierno. Aguirre y Urrunga (2018) encuentran que la mayoría de los proyectos de infraestructura en el país son ejecutados de manera aislada entre sí y respecto de otras políticas de intervenciones públicas, lo que no ha permitido aprovechar las complementariedades entre los mismos y ha incrementado los costos al generar interferencias con las obras ya existente o un exceso de trámites burocráticos.

Ante esta evidencia, se necesita, con urgencia, invertir en infraestructura para reducir los grandes costos que disminuyen la rentabilidad, la competitividad y la productividad del país (esto en el sector público y en el sector privado). El primer paso es invertir en acceso universal y calidad de agua y saneamiento (desagüe) e invertir en infraestructuras tecnológica, científica y salud. También, invertir en carreteras, puertos y aeropuertos, esto permitirá disminuir los grandes costos de transporte, invertir en energía eléctrica para generar ingresos, invertir en comunicación y tecnología. En este contexto de la pandemia COVID-19, disminuir la brecha en infraestructura es fundamental para la recuperación del crecimiento económico del país, para afrontar posibles posteriores crisis (no solo sanitarias) y, sobre todo, será clave para poder afrontar el periodo Perú post pandemia[26].

2. Reactivación económica y la importancia de la infraestructura.

Es ampliamente conocido que acelerar la inversión en infraestructuras es fundamental para impulsar el crecimiento económico de un país, generar empleo y mejorar la productividad. En tal sentido, la inversión pública será

[25] Fuente: https://www.ipe.org.pe/portal/wp-content/uploads/2021/03/propuestas_politica_2021-2026-infraestructura_vf.pdf

[26] Fuente: http://www.otramirada.pe/el-per%C3%BA-requiere-con-urgencia-cerrar-brechas-en-infraestructura

clave para reactivar las economías latinoamericanas en la pospandemia y empezar a corregir las enormes brechas que separan a los latinoamericanos ricos de los pobres[27].

De tal forma, se identifica a la infraestructura como uno de los componentes estratégicos para lograr mayor productividad dado su impacto directo e indirecto sobre la actividad económica. Por consiguiente, dentro de los sectores involucrados en infraestructura resalta el de transportes por cuantiosas externalidades, nivel de inversión, entre otras razones. En el siguiente gráfico se las relaciones halladas y exhibe el círculo virtuoso entre el desarrollo de la infraestructura y el crecimiento económico, donde los mayores recursos consisten en mayor inversión, gestión, supervisión, entre otras acciones[28].

Vínculos entre la infraestructura, productividad y crecimiento

En el caso peruano, si nos referimos a la infraestructura social del país, como puentes y carreteras, que incrementa la productividad de las regiones porque reduce los tiempos y costos logísticos al conectar la producción agrícola y minera con los grandes mercados de las ciudades y del extranjero, así como el flujo de turistas y de pasajeros, el déficit es astronómico[29].

El estudio encargado por la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN) a la Universidad del Pacífico da cuenta que en el 2015 se

[27] Fuente: https://blogs.iadb.org/administracion-publica/es/invertir-mejor-no-es-invertir-mas-la-importancia-de-una-buena-gestion/
[28] Fuente: https://hdl.handle.net/11354/3055
[29] Fuente: https://elperuano.pe/noticia/119555-peru-puede-tener-un-boom-en-la-construccion

calculó que la brecha de infraestructura del Perú ascendía a unos 159,549 millones de dólares[30].

¿Cómo se comportó el sector Construcción en el país los últimos meses del 2021? Tras crecer 1.9% en el 2019, por efectos de la pandemia del covid-19 retrocedió 13.9% en el 2020, pero para este 2021 las perspectivas se muestran favorables. Según el último reporte de inflación del Banco Central de Reserva (BCR), se prevé que logre una expansión del 17.4% y para el 2022 se situará en torno al 3.8%[31].

Asimismo, la economía peruana en general, tras sufrir una caída de 11.1% el año pasado por la pandemia, para este 2021 reportará un crecimiento del producto bruto interno (PBI) en 10.7% y de 4.5% para el 2022, según el BCR.

"El sector construcción es un magnífico aliado para el crecimiento del PBI del país. En pocas palabras, es un magnífico aliado del Estado para tener más recaudación y hacer más obras", afirmó el profesor de la maestría en Gestión y Desarrollo Inmobiliario de la universidad ESAN Justo Cabrera[32].

Es así que, el líder de Proyectos de Infraestructura de EY Law Perú, Juan José Cárdenas, manifestó que el país cuenta con los mecanismos necesarios para impulsar la infraestructura que se requiere[33].

"Tenemos la Ley de Contrataciones con el Estado; el esquema de Gobierno a Gobierno, que es inversión pública bajo reglas de contratación privada; así como también las asociaciones público-privadas (APP); y finalmente Obras por Impuestos, que en los últimos años no ha estado tan requerido, pero se trata de un mecanismo interesante y que el próximo Gobierno también debería utilizarlo", explicó.

Aseguró que son cuatro mecanismos mediante los cuales es posible canalizar inversión en infraestructura de todo tipo, con los que el país, en los

[30] Ídem
[31] Ídem
[32] Ídem
[33] Ídem

próximos cinco años, puede tener un boom de inversión en infraestructura si se hacen las cosas bien[34].

3. Estado de las carreteras en Perú.

Las carreteras son un elemento determinante, para el desarrollo integral de un país, con mayor razón en el caso de nuestro país, en el que se requiere su construcción e implementación en base a decisiones políticas razonadas y concordante con políticas publicas de mediano y largo plazo.

Por ello, la inversión en infraestructura vial se hace necesaria ya que permite la conectividad de la población, ahorro de tiempo y de horas hombre además del impulso a una industria no contaminante como el turismo. Adicionalmente si a ésta se le suma otra conectividad sea esta aérea, marítima o lacustre se genera una conectividad multimodal, que en muchas plataformas comerciales resulta la más sugerida o ideal para impulsar emprendimientos[35].

Es así que las carreteras en general contribuyen a fortalecer la industria y sus procesos de producción, distribución y comercialización, en lo que a nuestro margen latinoamericano se refiere donde fabricar o producir, tiene limitaciones técnicas, se incide fundamentalmente en productos de agroexportación, haciéndolos de esta manera más productivos y competitivos. En suma, una obra vial bien planificada permite una mayor movilidad de personas, bienes y servicios.

En lo que respecta a nuestra red vial encontramos que está considera tres niveles: (1) Red Nacional; (2) Red Departamental (Regional); y (3) Red de caminos vecinales.

La Red Vial Nacional, está integrada por tres grandes ejes longitudinales y veinte ejes transversales y busca acercar las capitales de departamento, sus centros productivos, sus centros de consumo y sus puertos marítimos entre

[34] Ídem

[35] Estudio del Dictamen recaído en el Proyecto de ley 6916/2020-CR, ley que declara de necesidad publica y preferente interés nacional la Carretera Interoceánica Vial Centro, la misma que se estructura a partir de las vías nacionales y departamentales existentes, desde Lima enlazado con Junín hasta Ucayali, con destino a Brasil permitiendo la inclusión social y mejora económica de las poblaciones a lo largo de esta ruta comercial.

sí y hacia el mundo; mientras que la Red Vial Departamental, comprende rutas de cierta relevancia regional que articulan las capitales de departamento con las principales ciudades al interior de cada región. En tanto que la Red Vial Vecinal está conformada por las vías que enlazan a las capitales, distritos y centros poblados importantes con la capital de provincia[36].

En cuanto a la extensión de la infraestructura vial nacional, si bien se ha avanzado en esta labor, queda mucho por hacer, habida cuenta que otros países como Argentina que cuenta con 436,825 Kilómetros al 2019 o Colombia que cuenta con 206,102 Kilómetros al 2019, nos hace ver bastante atrás y ni que se diga sobre la calidad de dicha infraestructura en la que nuestro país podría no salir airoso[37].

4. Mejoramiento del sistema de transitabilidad e importancia de buenas carreteras.

En un documento de trabajo elaborado por el Organismo Supervisor de la inversión en infraestructura de transporte de uso público (OSITRAN)[38], menciona que la relación entre la infraestructura de transporte y el crecimiento económico, tanto a nivel regional como nacional, ha sido ampliamente analizada en los últimos años. El desarrollo de la infraestructura vial contribuye al aumento de la competitividad y productividad, a través de la reducción del tiempo y mejora las condiciones de los viajes, lo cual genera un abaratamiento de los costos de transporte y mayor seguridad vial. Asimismo, genera un aumento de las comunicaciones y el comercio entre ciudades, fomentando la especialización y las economías de escala, así como contribuyendo al desarrollo de otras industrias y servicios y generando oportunidades de empleo. Así, existe consenso en que una red vial adecuada y fiable es esencial para el desarrollo económico y social[39].

---

[36] Ídem
[37] Ídem
[38] Fuente: https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2021/11/resiliencia-carreteras-concesionadas-frente-riesgo-desastres-naturales.pdf
[39] Fuente: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1859691/documento-de-trabajo-n-1-retraso-de-entrega-de-terrenos-marzo-2018.pdf

En los últimos años, el desarrollo de infraestructura vial en el Perú se ha venido impulsando a través de la promoción de las inversiones mediante Asociaciones Público Privadas (APP). Actualmente se encuentran en operación 16 concesiones viales que en conjunto representan un compromiso de inversión de aproximadamente USD 4 914 millones (incluido IGV), de los cuales se ha ejecutado el 88,69% al cierre del 2020. Pese a los avances, el Perú mantiene una importante brecha de infraestructura de transporte, así como una baja calidad de la infraestructura en comparación con los países más desarrollados. En efecto, conforme a cifras del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), la brecha de infraestructura de largo plazo en el sector transporte alcanza los S/ 161 mil millones, de los cuales el 65,6% (S/ 105,6 mil millones) corresponde a la brecha en carreteras. No obstante, el propio MEF señala que dichas cifras podrían estar subestimadas, pues no considera el costo de incrementar la resiliencia de la infraestructura para evitar la pérdida de stock ante eventos como el Fenómeno El Niño. Por su parte, según cifras de AFIN la brecha del sector transporte es de alrededor de USD 57,5 mil millones para el periodo 2016 – 2025, de los cuales la brecha en carreteras representa el 55,4% (USD 31,9 mil millones). Como se observa, ambos estudios muestran que en el caso del sector transporte la mayor brecha se da en la infraestructura de carreteras, requiriéndose niveles de inversión superiores a los S/ 100 mil millones para alcanzar niveles similares al de las economías más desarrolladas y así lograr mayor integración e inclusión social, reducir los costos logísticos e intensificar la competitividad[40].

Por su parte, de acuerdo con los resultados del Índice de Competitividad Global 2019 del Foro Económico Mundial, la calidad de la infraestructura de transporte existente en el país es baja en comparación con países más desarrollados, así como con otros países de la región (como Chile, Ecuador, México, Uruguay, Argentina, entre otros). Así, de un total de 141 países, el

[40] Ídem

Perú se encuentra en el puesto 102 y 110 en cuanto a la conectividad vial y la calidad de la infraestructura vial, respectivamente[41].

La brecha de infraestructura y la menor calidad de las redes viales limitan la capacidad adaptativa y de respuesta de las mismas frente a eventos catastróficos. Así, no solo existe la necesidad de seguir impulsando el desarrollo de infraestructura vial, sino que la misma debe ser planificada y diseñada de manera que sea sostenible en el largo plazo, en un contexto en que se vienen produciendo cambios acelerados en las condiciones climáticas que tienen impactos negativos sobre las infraestructuras, poniendo en riesgo la eficiencia económica de las inversiones. Esto resulta aún más relevante en el caso del Perú, país altamente vulnerable a los efectos del Cambio Climático, conforme lo señalan diversos estudios[42].

En el Perú, las carreteras son infraestructuras particularmente susceptibles de ser dañadas ante la ocurrencia de desastres naturales, debido a la extensión de la red vial nacional (la cual bordea los 150 000 km), así como por las características geográficas y climáticas variantes de las zonas que atraviesan, encontrándose constantemente en riesgo de colapso por derrumbes, inundaciones, inestabilidad de los terraplenes, caída de puentes, lo que deriva en serias interrupciones a la circulación vial afectando el movimiento de personas y bienes. Teniendo en cuenta que el transporte por carretera es el trasporte multimodal predominante en el Perú, la situación antes descrita conlleva a significativos impactos directos e indirectos en el desarrollo económico del país[43].

Así, teniendo en cuenta que el desarrollo de infraestructura de transporte impacta positivamente en la reducción del tiempo de viaje de pasajeros y carga, mejorando no solo las condiciones y seguridad de los viajes (reducción de accidentes), sino también abaratando los costos de transporte. La reducción de los costos de transporte y la facilitación de los intercambios

[41] Fuente: https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2021/11/resiliencia-carreteras-concesionadas-frente-riesgo-desastres-naturales.pdf
[42] Ídem
[43] Ídem

comerciales fomenta la especialización, el desarrollo de economías de escala y de nuevas industrias, así como a la creación de nuevas oportunidades de empleo, lo cual contribuye a mejorar la productividad del capital y la competitividad de la economía, así como la inclusión económica del país, al beneficiar a las poblaciones más alejadas, quienes han empezado a integrarse de manera sostenida. La infraestructura del transporte tiene una larga vida operativa que no solo es sensible a las condiciones climáticas existente al momento de su construcción, sino también a los eventos climáticos y desastres naturales durante su explotación. La ocurrencia de desastres naturales no solo genera costos económicos asociados al daño de la infraestructura misma, sino también se asocia a la interrupción de los servicios que dicha infraestructura provee, con importantes repercusiones para las empresas y las personas. En efecto, las interrupciones de las vías generan costos indirectos para los usuarios, por sus efectos en la productividad de las empresas (debido a las pérdidas de ventas, retraso en los suministros y la distribución, entre otros), así como como directamente, por sus efectos en el consumo y en el bienestar de los hogares. Por ello, incorporar el concepto de resiliencia en el desarrollo y gestión de infraestructuras es superar la visión reactiva y cortoplacista, en la cual se creía que ante la magnitud e intensidad de los desastres naturales no había mucho por hacer. Si bien es cierto aún es un concepto abstracto, la receta para construir una infraestructura de transporte resiliente exige un enfoque sólido e integrado que cubra varios sectores y escalas de gobierno. A menudo los beneficios de una infraestructura resiliente son difusos, de largo plazo y no monetarios, haciendo que estos tipos de inversiones se presenten poco atractivas a los inversionistas. No obstante, es con los proyectos resilientes que se aseguran de que los eventos severos no lleguen a ser desastres físicos ni financieros[44].

[44] Ídem

5. Nuestra Propuesta

Como hemos explicado supra nuestro proyecto declarar de interés nacional, necesidad pública y ejecución preferente la categorización como vía nacional alterna y el mejoramiento de las carreteras Higueras – Yarumayo – Yacus – Margos – Jesús – Cauri – Antacolpa – Raura – Oyón - Rutas (HU-110 y HU - 111).

Nuestro objetivo es intervenir un promedio de 140.17 kilómetros de la actual vía que tiene carácter departamental y se identifican como las rutas HU-110 y HU-111, que comprende además la parte de la vía vecinal LM- 599 con jurisdicción del IVP de Oyón con una distancia aproximada de 22.45 Km., para ello resulta necesario la ejecución de mantenimiento periódico, mantenimiento rutinario manual y mantenimiento rutinario mecanizado, el mismo que se lograría a través de la categorización de la vía y así sea vista por Provias Nacional[45].

La declaratoria se justifica en la necesidad de ensanchar esta carretera para reducir la brecha de infraestructura existente en nuestro país y así brindar conectividad a las localidades de Cauri, Antacolpa, Antacallanca, Nuevo Raura, San Francisco de Chullay, Jesús, Licalpampa, Margas, Tocana, Huancacancha y Yacus entre otros en el departamento de Huánuco, lo que permitirá evitar los accidentes de tránsito por lo angosto del tramo[46].

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

- **Análisis económico (Impacto presupuestal)**

Nuestra propuesta legislativa no irroga gasto o egreso alguno al erario nacional, dado que, no crea, orienta ni regula potestades, condiciones o aspectos que impliquen un incremento de gasto público por parte de las entidades públicas,

[45] Dictamen del Proyecto de ley 7069/2020/CR, Ley que declara de necesidad publica, interés nacional y ejecución preferente el inicio de las obras de infraestructura para la construcción de la vía nacional alterna Higueras-Yarumayo-Yacus-Margos-Jesus-Cauri-Antacolpa-Raura-Oyon- Rutas (HU-111) Y (HU-110).
[46] ídem

tampoco otorga beneficios o privilegios a diversos sectores, así como tampoco dispone la contratación bienes o servicios. Por el contrario, nuestro proyecto busca declarar de interés nacional, necesidad pública y ejecución preferente la categorización como vía nacional alterna y el mejoramiento de las carreteras Higueras – Yarumayo – Yacus – Margos – Jesús – Cauri – Antacolpa – Raura – Oyón - Rutas (HU-110 y HU -111).

La Ley N.° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa y, específicamente, el artículo 3 del Reglamento de la referida ley, aprobada mediante el Decreto Supremo N.° 008-2006-JUS, establece que el análisis costo - beneficio es obligatorio en caso de normas de desarrollo constitucional, leyes orgánicas, leyes de reformas del Estado o leyes que incidan en aspectos económicos, financieros, productivos, tributarios y en leyes que regulan la política social o ambiental. En el caso de nuestro proyecto, es uno de naturaleza declarativa por lo que implica un llamado de atención para que, los órganos competentes, puedan ejecutar e implementar las acciones necesarias para lograr la categorización como vía nacional alterna y el mejoramiento de las carreteras Higueras – Yarumayo – Yacus – Margos – Jesús – Cauri – Antacolpa – Raura – Oyón - Rutas (HU-110 y HU -111).

- **Identificación de los sectores que se perjudicarán**

Nuestro proyecto de ley no causa ningún perjuicio algún sector social, por el contrario, tal y como hemos explicando su incidencia es positiva para nuestro Estado, nuestra población de la región Huánuco y otras regiones que se verán beneficiadas por la interconexión y el mejoramiento de la vía. En general, la propuesta beneficia a nuestra sociedad.

- **Efectos monetarios y no monetarios**

La presente iniciativa legislativa no genera efectos monetarios.

EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta legislativa no vulnera la Constitución, ni el ordenamiento jurídico vigente. Tampoco incorpora, modifica ni deroga alguna norma vigente. Como hemos señalado, nuestra propuesta busca declarar de interés nacional, necesidad pública y ejecución preferente la categorización como vía nacional alterna y el mejoramiento de las carreteras Higueras – Yarumayo – Yacus – Margos – Jesús – Cauri – Antacolpa – Raura – Oyón - Rutas (HU-110 y HU - 111), por lo que su naturaleza es esencialmente declarativa.

VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa guarda concordancia con lo estipulado por el Acuerdo Nacional, el cual establece en su Política de Estado II: Equidad y Justicia Social, en su objetivo N° 10 "Reducción de la pobreza", lo siguiente:

> *"Nos comprometemos a dar prioridad efectiva a la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, aplicando políticas integrales y mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas. Asimismo, nos comprometemos a combatir la discriminación por razones de inequidad entre hombres y mujeres, origen étnico, raza, edad, credo o discapacidad. En tal sentido, privilegiaremos la asistencia a los grupos en extrema pobreza, excluidos y vulnerables.*
>
> *Con este objetivo, partiendo de un enfoque de desarrollo humano sustentable, con equidad entre hombres y mujeres, sin discriminación, y en forma descentralizada, el Estado:* ***(a) Promoverá la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo****; (b) fortalecerá las capacidades locales de gestión que promuevan el acceso a la información, la capacitación, la transferencia tecnológica y un mayor acceso al crédito; (c) promoverá la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva, como parte de planes integrales de desarrollo local y regional*

con intervención de la actividad privada; (d) asignará recursos crecientes de inversión social en educación y salud para maximizar la eficiencia de los programas, orientándolos hacia las personas de mayor pobreza; (e) fomentará el pleno ejercicio de la ciudadanía y la participación de los ciudadanos en situación de pobreza en la identificación de necesidades, el diseño de soluciones y la gestión de los programas; (f) establecerá un sistema local de identificación, atención y promoción del empleo a personas sin sustento; (g) fomentará el desarrollo institucional, la eficacia, la equidad y la transparencia del Estado en el uso de los recursos en general y, especialmente, en aquellos orientados a programas de reducción de la pobreza, propiciando el concurso y la vigilancia de la sociedad civil; (h) garantizará el ejercicio de los derechos de las personas y el acceso a la administración de justicia de la población que vive en situación de pobreza; (i) fomentará una cultura de prevención y control de riesgos y vulnerabilidades ante los desastres, asignando recursos para la prevención, asistencia y reconstrucción."[47]

De igual modo, guarda concordancia con lo estipulado por el Acuerdo Nacional, el cual establece en su Política de Estado III: Competitividad del País, en su objetivo N° 21 "Desarrollo en infraestructura y vivienda", lo siguiente:

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

Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado: ***(a) elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes***

[47] La negrita y subrayado tienen por finalidad poner énfasis en el texto relevante para nuestro proyecto.

***nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones**, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones; (b) otorgará un tratamiento especial a las obras de servicio social, con especial énfasis en la infraestructura de salud, educación, saneamiento, riego y drenaje, para lo cual buscará la participación de la empresa privada en su gestión; **(c) promoverá el desarrollo de corredores turísticos y de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales**; (d) edificará infraestructura local con participación de la población en su construcción y mantenimiento. Asimismo, con el objetivo de desarrollar la vivienda, el Estado: (e) elaborará un plan nacional de vivienda y la normatividad necesaria para simplificar la construcción y el registro de viviendas en tiempo y costo, y permitir su densificación, abaratamiento y seguridad; (f) contribuirá a consolidar un sistema habitacional integrado al sistema económico privado, con el Estado en un rol subsidiario, facilitador y regulador; (g) apoyará a las familias para facilitar el acceso a una vivienda digna; (h) fomentará la implantación de técnicas de construcción masiva e industrializada de viviendas, conjuntamente con la utilización de sistemas de gestión de la calidad; (i) fomentará la capacitación y acreditación de la mano de obra en construcción; (j) fomentará el saneamiento físico legal, así como la titulación de las viviendas para incorporar a los sectores de bajos recursos al sistema formal; y (k) buscará mejorar la calidad de las viviendas autoconstruidas."*[48]

Asimismo, guarda concordancia con lo estipulado por el Acuerdo Nacional, el cual establece en su Política de Estado IV: Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado, en su objetivo N° 34 "Ordenamiento y gestión territorial", lo siguiente:

[48] Ídem

"Nos comprometemos a impulsar un proceso estratégico, integrado, eficaz y eficiente de ordenamiento y gestión territorial que asegure el desarrollo humano en todo el territorio nacional, en un ambiente de paz. Este proceso se basará en el conocimiento y la investigación de la excepcional diversidad del territorio y la sostenibilidad de sus ecosistemas; en la articulación intergubernamental e intersectorial; en el fomento de la libre iniciativa pública y privada; y en la promoción del diálogo, la participación ciudadana y la consulta previa a los pueblos originarios. Para estos efectos entendemos el territorio como el espacio que comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre y en el que se desarrollan relaciones sociales, económicas, políticas y culturales entre las personas y el entorno natural, en un marco legal e institucional; y en el que convergen los intereses, identidades y culturas de las poblaciones.

Con este objetivo el Estado: ***a.Garantizará su accionar en todos los ámbitos geográficos, bajo los principios de subsidiariedad y solidaridad, con la finalidad de lograr un desarrollo humano integral, equitativo y sostenible, la vigencia de los derechos y la igualdad de oportunidades en todo el territorio nacional.*** *b.Conciliará el crecimiento económico y la competitividad con la equidad social y la sostenibilidad ambiental, articulando los usos diversos del territorio según sus capacidades, en un clima de convivencia armónica, valorando la identidad y diversidad cultural, impulsando la formalización de las actividades económicas y respetando la institucionalidad democrática y el Estado de derecho. c.Impulsará y consolidará ciudades sostenibles como centros dinamizadores del desarrollo urbano y rural, articuladas en razón de su jerarquía y de su complementariedad funcional y que promuevan corredores económicos abastecidos con redes de agua, energía, transportes y comunicaciones, a fin de facilitar procesos de innovación, cadenas de valor y oportunidades de inversión en actividades primarias, industriales y de servicios.* ***d.Generará un sistema de información territorial integral articulado desde las entidades públicas y accesible***

a la ciudadanía, para converger a una visión global del territorio, sus relaciones, conectividad, funcionalidad y dinámicas que permita la adecuada toma de decisiones públicas y privadas*. e.Impulsará la investigación aplicada a la realidad territorial y la innovación tecnológica orientada a resolver problemas estratégicos y al aprovechamiento de potencialidades para el desarrollo territorial. f.Adecuará la aplicación de las políticas de educación, salud y otras pertinentes así como la capacitación de la población local, para favorecer la gestión y el aprovechamiento racional, diverso y productivo de los recursos del territorio, fortaleciendo el desarrollo descentralizado. g.Reducirá la vulnerabilidad de la población a los riesgos de desastres a través de la identificación de zonas de riesgo urbanas y rurales, la fiscalización y la ejecución de planes de prevención. h.Fortalecerá las capacidades de gestión territorial en los diferentes niveles de gobierno, así como las instancias de la gestión integrada del territorio que permitan establecer controles, incentivos y demás mecanismos que contribuyan a prevenir, reducir, adaptar o revertir los efectos negativos del cambio climático y a remediar o compensar cuando sea el caso, los efectos negativos sobre los ecosistemas derivados de la ocupación y usos del territorio. i.Regulará e impulsará un proceso planificado de ordenamiento territorial multiescala, intersectorial, intergubernamental, participativo, como una herramienta para la gestión integrada del territorio. j.Establecerá un sistema nacional de gestión territorial que permita armonizar los instrumentos técnicos y normativos para coordinar las políticas nacionales, sectoriales y los planes regionales y locales de desarrollo concertado y de ordenamiento territorial, que contribuya a implementar las prioridades nacionales, a fin de lograr la articulación entre los tres niveles de gobierno y con la participación de las instituciones representativas de la sociedad civil. k.Consolidará una división político-administrativa a partir de la conformación de regiones, y concluirá la demarcación de los distritos y provincias del país. l. Desarrollará las zonas de frontera integrándolas a las dinámicas socio-económicas del país, así como a las de los países vecinos. m.Promoverá la creación e implementación de instrumentos fiscales y*

LPQ/afg

financieros para estimular buenas prácticas en la gestión del territorio y para garantizar una adecuada formulación e implementación de los planes de ordenamiento territorial que orienten la inversión pública y privada y las políticas sociales."[49]

[49] Ídem